Auto ZEITUNG

DM 5,- Nr. 2 6. Jan. 89
17 Fmk, 22 FF, 540 Dr, 5200 Lire, 6 hfl, 41 öS, 5 sfr, 450 Pts

Report
Das kann man gegen Radarfallen tun

Neu von Opel
Kadett mit ABS

Exklusiv
Neuer Opel-Roadster

- Vierventiler
- Allrad


Opel Coupé


Opel Roadster

Sonderteil
Alle Allrad-Pkw



Kaufberatung
Alle Audi 80-Versionen im Test



50000-km-Test
Wie gut ist der Mazda 626?



Traumwagen-Test
Jaguar MK II gegen Jaguar XJ 6



Günter Wiechmann, Chefredakteur der AUTO ZEITUNG, gibt auf dieser Seite Einblick in interessante Briefwechsel.

Wie unabhängig sind Tests der AUTO ZEITUNG? Wird auf Journalisten von der Industrie Druck ausgeübt? Kuschen die dann? Was wir schreiben und was einige Firmen gern verhindern würden, verdeutlicht ein Brief* des Lader-Herstellers KKK, dem die Darstellung der Liefer- und Produktionsprobleme im Umfeld des VW Corrado (AZ 26/ 88) gar nicht paßte.

Druckvolle Ausladung

Sehr geehrter Herr Wiechmann,

wir sind Ihnen sicherlich als Hersteller von Abgasturboladern bekannt. Zur Ergänzung unseres klassischen Turbolader-Bauprogrammes haben wir uns Ende 1985 die Rechte an einem Rotationskolbenverdichter gesichert, der von Professor Wankel erfunden wurde. Dieser mechanische Lader soll für bestimmte Einsatzbereiche, insbesondere für Motoren mit kleineren Hubräumen, zur Anwendung kommen .(...)

In diesem Zusammenhang hat Ihr Mitarbeiter mit uns Kontakt aufgenommen. Er bat um einen Gesprächstermin, bei dem mit unseren Fachleuten über „technische Aspekte und politische Hintergründe" gesprochen werden sollte. (...)

Zu unserer Überraschung erhielten wir am 12.12.1988 Kenntnis von dem Artikel „Technik: Kompressoren – Die unendliche G-schichte".

Es ist weder unsere Aufgabe noch unsere Absicht, den Bericht in seinen technischen Aussagen zu kritisieren oder inhaltlich zu kommentieren. Unsere Kritik richtet sich vielmehr gegen die Aussage auf Seite 50/51:

Wie große Werke mit Zulieferern umgehen können, hat Turbo-Spezialist KKK erfahren. Der zweitgrößte Turbolader-Hersteller der Welt wollte sich mit einem neuen Kompressor ein weiteres Standbein verschaffen: mit dem Ro-Lader, der auf einer Erfindung von Felix Wankel beruht. Den wollten die KKK-Leute als Zulieferteil der Autoindustrie anbieten. Und zwar auch VW, aber nicht ausschließlich. Doch über dieses Angebot waren die VW-Bosse so entrüstet, daß sie drohten, keine Turbolader für die Diesel-Modelle mehr bei KKK zu ordern. Konkurrenz für den G-Lader? Unerwünscht. Folge: Funkstille um den Ro-Lader. Ach ja, eh' wir's vergessen: Daimler-Benz gehören 61,6 Prozent von KKK...

Wem gehört KKK? Originaltext aus AUTO ZEITUNG 26/88

Mit dieser Aussage wird der Eindruck erweckt, als ob eine entsprechende Anmerkung von KKK gemacht worden sei. Wir legen Wert auf die Feststellung, daß seitens KKK bis heute nicht mit der AUTO ZEITUNG zum Thema „Mechanische Lader" gesprochen wurde.(...)

Die Besitzverhältnisse von KKK so zu drehen, wie sie in den Zusammenhang der Geschichte aus kosmetischen Gründen passen und nicht, wie sie den Tatsachen entsprechen, bestätigt unsere Auffassung. Ca. 62% der Stammaktien von KKK sind im Besitz der MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, die ihrerseits zu 100 % zu Daimler Benz gehört.(...)

Alle unsere Aktivitäten sind gekennzeichnet von den Bemühungen, durch Kompetenz und Zuverlässigkeit dauerhafte Geschäftsbeziehungen mit allen unseren Kunden zu unterhalten. Artikel dieser Art sind sicherlich nicht geeignet, solche Bemühungen zu unterstützen.(...)

KKK distanziert sich massiv von diesem Artikel und der erkennbaren Arbeitsweise. (...) Wir haben deshalb unsere Einladung gegenüber Herrn Gierich zurückgezogen(...)

Mit freundlichen Grüßen

Wolfdietrich Gille

Fa. Kühnle, Kopp & Kausch
Pressestelle

Sehr geehrter Herr Gille,

unsere Berichte sollen umfassend und kritisch informieren. Da kann es schon einmal passieren, daß mehr Wahrheit drinsteht, als für „dauerhafte Geschäftsbeziehungen" förderlich ist. Und ich verstehe sehr gut, daß uns Artikel unterlaufen, die „nicht geeignet (sind), solche Bemühungen zu unterstützen." Das ist und war auch nie Ziel der AUTO ZEITUNG.

Deshalb läßt uns recht kalt, wenn Sie „die Art von Journalismus" nicht unterstützen. Also werden wir ohne die Korsettstangen Ihrer Pressemappen berichten. Wie der KKK-Ro-Lader funktioniert, steht auf den Seiten 28 und 29 dieser Ausgabe.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Wiechmann

*Aus Platzgründen wurden Passagen gekürzt und mit (...) gekennzeichnet.

NEUHEITEN

TESTS & FAHRBERICHTE

TECHNIK

GEBRAUCHTWAGEN

Faszination der Raubkatze

Jaguar – einmal klassisch, einmal modern. Wir stellen einen Mk II einem neuen XJ 6 gegenüber. **Seite 74**

Test & Tuning: Dreimal Irmscher

Irmscher veredelt Opels Dreiliter-Motor zum 3,6-Liter. Wir testen ihn in drei Modellen. Seite 20



Irmscher-Senator 3.6i



Irmscher-Omega Caravan 3.6i



Irmscher-Omega 3000 3.6i



Peugeot 205 GTi 1.9 Der schnellste 205er, jetzt auch mit Katalysator. Test **Seite 58**



Alle Allrad-Pkw Unser Sonderteil mit allen Daten, Preisen und mit Kurztests ab **Seite 50.**



Titelfotos: W. Bister, Team AUTO ZEITUNG. Zeichnungen: DeLusi, F. Röhrig



Japaner aus Köln „Monte"-Vorbereitungen bei Toyota. S. 94



Ohne Warnung Vor Radarfallen ist kein Autofahrer sicher. **S. 70**



Bridge over troubled water Härtetest für Off-Roader. **S. 66**

AUTO ZEITUNG INTERN



Gruppenfoto mit Siegerautos: Pokal-Verleihung in Schloß Auel.

Wer gute Autos baut, darf sich in der Regel über Markterfolge freuen. Wer das beste Auto baut, kann noch etwas mehr erwarten: den Sieg im Europapokal-Vergleichstest der AUTO ZEITUNG zum Beispiel. Das beste von 16 getesteten Mittelklasse-Mobilen ist der **Opel Vectra 2.0i** – mit Abstand. Den Lohn für dessen Entwicklung, den Europapokal, überreichte in Schloß Auel bei Lohmar Chefredakteur **Günter Wiechmann** an Opel-Vorstand **Friedrich W. Lohr**. Der Manager und Techniker, weltweit für die Entwicklung der Opel-Modelle verantwortlich und Herr über 4500 Ingenieure, würdigte die sorgfältige Arbeit des Testteams mit dem Riesenpulk von 16 Testkandidaten und gelobte: „Wir werden den Sicherheitsstandard des Vectra auch in die kleinen Modelle einfließen lassen." – siehe Vorstellung des neuen Kadett mit höhenverstellbaren Rücksitzgurten ab S.14. Den Pokal für den zweiten Rang nahm Peugeot-Generaldirektor **Pierre Baehr** in Empfang. Seine Pressechefin **Ursula Mayer** erfreut: „Nächstes Jahr holen wir uns Platz 1." **Norio Fujimoto**, seit fast vier Jahren Geschäftsführer von Mazda Deutschland, gab den Pokal für Platz 3 gleich weiter: zum Abtransport ins heimische Hiroshima... Nicht ganz so weit brauchten **Michael Bernard** und Fotograf **Bodo Hütten** für ihre Off-Road-Reportage zu reisen: Bei der Ausscheidung zur Camel-Trophy im türkischen Taurus-Gebirge erlebten sie Natur pur – Risiko inklusive. Da verabschiedete sich schon mal ein Teilnehmer seitwärts zwanzig Meter in die Tiefe, gottlob ohne ernste Verletzungen. Den Bericht über dieses Abenteuer finden Sie ab Seite 66... Fast so schwierig wie eine Geländetour kann sich die Suche nach Ersatzteilen für Oldies gestalten. Getreu Murphys Gesetz „Was schiefgehen kann, geht schief, und das zum ungünstigsten Zeitpunkt" verabschiedete sich just zum Fototermin der Jaguar Mk II mit gebrochenem Verteilerfinger, natürlich mitten auf freiem Feld. Klassik-Spezialist **Hans-Karl Lange** fand schließlich in einer kleinen Jaguar-Werkstatt Hilfe. O-Ton Lange: „Mit dem Schmuckstück im Schlepptau eines XJ6 Sovereign... da hörst du im Vorbeifahren die Unterkiefer der Passanten runterfallen."



Trophäen für Deutschland, Frankreich und Japan: Friedrich W. Lohr (Opel), Pierre Baehr (Peugeot), Norio Fujimoto (Mazda).

Redaktion AUTO ZEITUNG, Industriestraße 16, 5000 Köln 60



Nur in Japan auf den Straßen: Stadtzwerg Honda Today, für Leser Glandorf der Nachfolger ...



... seines Oldies Honda N 600 von 1968.

Mehr Kleine

In Heft 25 beklagte Leser Karl Sellmann, daß es zu wenige Autos unter 700 cm³ gibt.

Der Leserzuschrift von Herrn Sellmann aus München – das Informationsdefizit, Pkw bis 700 cm³ betreffend – kann ich nur beipflichten. Die Verkehrsdichte in unseren Städten zwingt uns förmlich, wieder auf kleine Pkw-Formate zurückzukommen.

Die Japaner zeigten uns dies bereits mit dem Honda N 360/600 von 1968 (mein restauriertes Exemplar anbei im Foto), von dem schon Herr Sellmann schwärmte. Ihr Fahrbericht im gleichen Heft zeigt den vorbildlichen Honda City, der bislang leider nur in Japan zu haben ist. Sie bezeichnen ihn als „den Kleinsten der Honda-Palette". Dies ist in Wahrheit der als noch pfiffiger zu bezeichnende Honda Today, der der wahre Nachfolger des für seine Zeit als absolut fortschrittlich geltende Honda N 600 ist. Meines Wissens gibt es für den „Today" in puncto Karosserie, Technik, Komfort und Leistung in dieser Klasse keinen vergleichbaren Konkurrenten – in Japan ist er sogar in Turbo-Version zu haben.

Warum nur versucht nicht Honda Deutschland, bei uns die Marktnachfrage zu erforschen? Der „Today" und der „City" im Modellangebot täten dem Firmenimage hier sicherlich keinen Abbruch. Über einen Fahrbericht vom Honda Today in Ihrer Zeitschrift würde ich mich freuen.

JOACHIM GLANDORF
4400 Münster

Nicht nur für den Sport

Im Sportteil von Heft 25 erschien in der Serie „Motorsport aus Deutschland" Opel – mit einer Zeichnung eines Sport-Coupés auf Vectra-Basis. Leser Pitzer lieferte uns die „zivile" Version dazu.

Bei meinem Coupé-Entwurf könnten Innenausstattung, Motoren, die gesamte Bodengruppe sowie der Fahrzeugbug ohne große Umbaumaßnahmen vom Vectra übernommen werden. Eine andere Dach- und Heckform, 15-Zoll-Räder, Kotflügelverbreiterungen sowie ein neuartiges Leuchtenband mit integriertem Kühlergrill sorgen jedoch für ein eigenständiges Aussehen.

WERNER PITZER
4506 Hagen a.T.W.



Leser-Entwurf für ein Vectra-Coupé: von hinten sportlich und breit, ...

... elegante Linie in der Seitenansicht.

Peugeot-Zukunft im Bild

Zur Neuheiten-Story in Heft 25

Sie berichten über den „Peugeot-Schlachtplan" für 1989 und die folgenden Jahre. Sie zählen einige kommende Peugeot Fahrzeuge auf. Da ich mich sehr für Fahrzeuge dieser Marke interessiere, habe ich mir daraufhin auch einmal die Arbeit gemacht, die Fahrzeuge der nächsten Jahre zu zeichnen. Anhaltspunkte hierfür waren beim 605 Ihre Zeichnung und einige Erlkönig-Fotos und beim 405 der 405 Turbo 16.



Zukunftsmusik: Peugeot 605 als Limousine.



Alle Chancen zum Marktrenner: 405 Cabrio.



Klassische Coupé-Linie für den Peugeot 405.

Vielleicht können Sie etwas mit meinen Zeichnungen anfangen. Hoffentlich bringen Sie weiter so interessante Berichte wie bisher in Ihrer Zeitschrift.

GEORG WÜST
5060 Düren

Wärmflasche fürs Auto

Leser Seibold gibt Tips für Laternenparker

Wer Laternenparker sein muß, erlebt bei Frost und gleichzeitiger Luftfeuchtigkeit oft die böse Überraschung, daß seine soeben freigekratzte Scheibe kurz nach dem Anfahren wieder zufriert. Die Scheibenwischer packen es nicht mehr und die Heizung ist noch nicht warm genug.

Nehmen Sie eine mit heißem Wasser gefüllte Gummiwärmeflasche und tragen Sie diese in ein Tuch eingepackt zum Auto. Das Tuch lassen Sie noch zugefaltet, legen es auf den Sitz und die Wärmeflasche mit Abstand zur Scheibe auf das Armaturenbrett. Die Wärmeflasche soll wegen des zu starken Temperaturunterschieds die kalte Scheibe nicht berühren. Solange Sie die übrigen Scheiben freikratzen, macht die aufsteigende Wärme der Flasche die Scheibe zu einem großen Teil frei, so daß sie weder innen noch außen schnell wieder zufriert.

Ehe Sie einsteigen, falten Sie das Tuch auf und haben dadurch auch noch einen warmen Sitz. Am Ziel legen Sie die Flasche unter das Tuch auf den Sitz und halten diesen, je nach Dicke des Tuches, bis Mittag warm.

Die Scheiben gefrieren innen über Nacht weniger an, wenn Sie abends, nach der Fahrt, kurz alle Türen aufmachen und die Warmluft herauslassen. Es kann sich dann, wenn das Wageninnere kalt geworden ist, weniger feuchte Warmluft von innen an den Scheiben niederschlagen und anfrieren.

SIEGFRIED SEIBOLD
8960 Kempten

Falsche Lohngruppe

Zu unseren Standpunkte-Fragen

Ihre Fragen an Bürger dieses Landes sind ja teilweise interessant, nur sollten die auch an die jeweils richtige Lohngruppe gestellt werden. Nehmen wir z. B. mal Herrn Horst Frank: Wenn dieser Herr von München nach Hamburg muß, wird er wahrscheinlich fliegen und sich dann in Hamburg mit dem Taxi fahren lassen (Taxis sind in seinen Augen wohl keine Autos). Oder ist es so, daß Flugzeuge die Umwelt nicht belasten, und hat Herr Frank an jedem Flughafen ein Fahrrad stehen?

Leute wie Herr Frank, Hildebrandt, Blubath und Co., die sich so gegen Autos äußern, fahren bestimmt auch schlecht und man kann froh sein, daß die sich nicht so oft aktiv am täglichen Verkehr beteiligen.

STANDPUNKTE

Haben wir zu viele Verkehrsschilder?

Fotos: dpa, Klick



HANS-JÜRGEN BÄUMLER, Eislaufstar:

» Auf alle Fälle. Vor allem auf den Autobahnen. Bei dem Tempo kann man das gar nicht alles erfassen. In anderen Ländern geht es mit viel weniger Schildern. Ich halte das für 'überregelt' und typisch deutsch. «



DORIS ARP, Journalistin:

» Eigentlich achte ich gar nicht so sehr auf Verkehrsschilder. Nur wenn ich zum Beispiel unsicher bin, wer gerade Vorfahrt hat, orientiere ich mich daran. Wenn ich allerdings in fremden Städten etwas suche, dann verwirren mich die vielen Hinweisschilder ganz schön. «



FRITZ EGNER, „Dingsda"-Moderator:

» Die meisten Schilder haben schon ihre Berechtigung. Vor allem mag ich mir gar nicht vorstellen, was auf unseren Straßen los wäre, wenn es keine gäbe. Denn trotz der vielen Schilder fahren viele Autofahrer ganz schön chaotisch. An Eigenverantwortung glaube ich in dem Zusammenhang nicht. «



DIETER THOMAS HECK, TV-Moderator:

» Ich habe manchmal das Gefühl, daß es irgendwelche Firmen gibt, die stellen einfach viel zu viele Schilder her. Und die Städte und Gemeinden müssen dann halt 40 statt 20 Schilder aufstellen. «



GABRIELE BERGER, Sozialarbeiterin:

» Nein. Denn in vielen Situationen bin ich für die Hinweisschilder dankbar, zum Beispiel wenn Seitenwind droht oder eine Baustelle rechtzeitig angekündigt wird. Ich glaube, daß diese Schilder viele Unfälle verhindern helfen. Ein paar zuviel können da nicht schaden. «

Können Sie sich eigentlich vorstellen, daß der Normalbürger mit einfachem Einkommen nicht 20 000 oder 30 000 DM auf seinem Sparbuch und für ein Kat-Auto übrig hat? Nach Meinung von Frank & Co. müßten nun ärmere Leute ihr Auto ohne Kat, wenn Sie mit ihrer Familie Weihnachtseinkäufe machen wollen, an der BAB-Raststätte Stillhorn stehen lassen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt fahren. Bürger mit seinem Einkommen dagegen könnten bis vor's jeweilige Geschäft fahren. Man könnte das noch vervollständigen, indem man den Kat-Fahrern einen Aufkleber „reich" auf den Rücken klebt, den anderen „arm".

HERMANN ARNDT
2110 Buchholz

Trotz Mängeln gelungen

In Heft 25 testeten wir einen VW Polo als Gebrauchtwagen.

Ich halte Ihre Tests und Berichte für sehr gelungen und vor allem weitgehend objektiv. Dieses kann man nicht von jeder Auto-Zeitschrift sagen.

Da ich selbst seit längerer Zeit einen VW Polo (Coupé), Bj. '84 fahre, verfolgte ich Ihren Bericht über den gebrauchten Polo mit großem Interesse. Die von Ihnen aufgezeigten Mängel, wie z. B. undichter Motor oder der leicht rostende Endschalldämpfer (bei mir ist es schon der dritte), finden sich bei meinem Wagen auch wieder. Dennoch ist der Polo im Resumée ein sehr gelungenes Auto, das ich mir jederzeit wieder kaufen würde.

JENS WÄHNER
3000 Hannover



Gebraucht-Polo: Testergebnisse bestätigt.

Keine Sicht

Ärger mit Spritzwasser hat Leser Borst. Dabei wäre die Beseitigung für Autohersteller so einfach.

Wann setzen Sie sich endlich dafür ein, daß der Gesetzgeber Spritzlappen für alle Pkw zur Pflicht macht? Bei dem derzeitigen Schmuddelwetter spritzt mir mein Vordermann meine Scheinwerfer dermaßen mit Schmutz voll, daß an eine einwandfreie Sicht nicht mehr zu denken ist, und das trotz guter Beleuchtung. Ein Satz Spritzlappen würde ab Werk ca. 50 Mark mehr kosten. Dies würde erheblich zur Sicherheit aller beitragen und dies nicht nur im Herbst und im Winter.

Ich persönlich fahre seit Jahren Schmutzfänger, aus Überzeugung.

GERALD BORST
8729 Hofheim

Nicht ganz dicht

Zum Dauertest des Peugeot 205 In AUTO ZEITUNG.

Am 26.8.85 kaufte ich mir einen neuen Peugeot 205 GRD. Nach genau 3 Jahren entdeckte meine Peugeot-Werkstatt, daß der Tank an der Oberseite einen Haarriß hatte; dadurch tropfte Diesel auf die Fahrbahn. Die Kosten der Reparatur, ein gebrauchter Tank wurde eingebaut, beliefen sich auf 150 DM. Dieser gleiche Schaden passierte auch einem Bekannten.

UWE MÜLLER
7980 Ravensburg

Corrado Diesel?

In Heft 25 testeten wir den neuen Corrado von VW und stellten die neuen Motoren vor.

Die neuen hochgezüchteten Triebwerke und Sportmodelle bei VW sind doch wirklich „imposant"! Dabei scheint man in Wolfsburg die Dieselkunden glatt vergessen zu haben. Denn von den Diesel-Direkteinspritzern – auch mit G-Lader – ist doch, wie ich Ihrem Bericht entnehme, keine Rede mehr. Als Golf-Turbodiesel-Fahrer kann ich sagen, daß die Dieselmotoren bei VW im Vergleich zu Peugeot nicht mehr das Maß der Dinge sind. VW sollte sich besser nicht zu sehr auf die unbedingte Treue seiner Dieselkunden verlassen, da ich aus eigener Er-„fahrung" sagen kann, daß Peugeot-Dieselmotoren hervorragend sind.

THOMAS FALK
5138 Heinsberg

Je kürzer der Brief, desto größer die Chance, daß er abgedruckt wird. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.


Geheimtest in Skandinavien: Der neue Fiat Uno.

Fiat Uno Facelift

Der neue Uno kommt 1990

Das Warten soll sich lohnen: Der kleine Italiener wird rundum renoviert.

Bis zum Debüt des größeren Tipo verkaufte sich der Fiat Uno wie warme Semmeln. Doch mit dem Serienstart des Ritmo-Nachfolgers ging der Absatz des Kompaktmodells rapide zurück. Höchste Zeit also für eine Frischzellenkur. Die Designer des hauseigenen Centro Stile absolvierten ihre Aufgabe mit Bravour. Die neue Frontpartie läßt den Uno moderner und gestreckter erscheinen. Die Länge wächst um sechs Zentimeter. Geändert präsentieren sich vorn Kühlergrill, Scheinwerfer, Bugschürze, Motorhaube und Kotflügel. Als Nebeneffekt geriet der cw-Wert kleiner. Hinten neu: der Stoßfänger, die weit herumgezogene und etwas voluminösere Heckklappe, die in Zukunft fünfeckigen Rückleuchten. Innen wird der Uno mit einem komplett neuen Armaturenbrett glänzen. Statt der verwirrenden Bedienungssatelliten gibt's in Zukunft konventionelle Lenkstockhebel.


Äußerlich unverändert: Der VW Golf mit neuem „Umwelt"-Diesel.

VW Golf

VW bringt Umweltdiesel

Noch in diesem Jahr will VW für den Golf einen neuen Dieselmotor anbieten. Der sogenannte „Umwelt"-Diesel leistet 60 PS und wird neben den bisherigen Selbstzünder-Aggregaten mit 54 und 70 PS lieferbar sein. Das neue 1,6-Liter-Triebwerk ist mit einem Abgas-Turbolader und einem neuartigen Diesel-Katalysator ausgerüstet.

Mit Hilfe dieser Technik wollen die Wolfsburger dem Dieselmotor zwei unangenehme Eigenschaften abgewöhnen: die Rauchentwicklung bei Vollast und den Abgas-Geruch. Der Turbolader sorgt für eine erhöhte Sauerstoffzufuhr und verhilft bei gleicher Spritmenge zu einer vollständigeren Verbrennung. Dadurch verringert sich die Rauchentwicklung.

Der Diesel-Katalysator dient zusätzlich dem Umweltschutz. Er reduziert den Ausstoß schädlicher Kohlenwasserstoff-Verbindungen (HC). Bei Prüfstand-Tests registrierten die VW-Ingenieure dank Kat bis zu 30 Prozent weniger HC im Abgas. Die Rußemissionen lassen sich mit Kat-Hilfe jedoch nicht verringern.

Erste Golf-Modelle mit Umwelt-Diesel stellt die Post derzeit in Dienst. Wann Privatleute die neue Technik kaufen können, steht noch nicht endgültig fest. Genausowenig, wie hoch der Aufpreis sein wird.

Stereo-Casettenradio

Preiswertes aus Germany

Starke Konkurrenz drückt auf die Preise: Das neue Blaupunkt Augsburg SQR 29 bietet für knapp 450 Mark viel Ausstattung, unter anderem automatische Loudness, vier Lautsprecheranschlüsse, Klang- und Balanceregler sowie ein Autoreverse-Cassettenlaufwerk.


Das Blaupunkt Augsburg SQR 29 kostet nur knapp 450 Mark.

Opel Kadett

Bald als 4x4

Mit dem Facelift (siehe Seite 14) hat Opel das Pulver für den Kadett noch nicht verschossen: Spätestens zur IAA im September wird es den Kompaktwagen auch mit Allradantrieb geben. Das aus dem Vectra bekannte 4x4-Prinzip soll zunächst im Caravan zum Einsatz gelangen. Servolenkung und ABS sind serienmäßig.

Off-Road-Reifen

Bestseller überarbeitet

Die jüngste Generation des BF Goodrich-Geländereifens Radial Mud-Terrain T/A soll für extremen Off-Road-Einsatz taugen.


Radial Mud-Terrain T/A.

Profilrippen baggern den Dreck weg, neue Kanten greifen besser. In 17 Größen zu haben, von LT 215/75 R 15 bis LT 255/85 R 16.


Die stark abfallende Front kennzeichnet den neuen Suzuki Swift.


Die Heckansicht des Fünftürers erinnert an den Fiat Tipo.

Neuer Suzuki Swift

Sauberer in die Zukunft

Mit neuen Karosserien und verbesserten Motoren kommt im Februar der Suzuki Swift auf den deutschen Markt. Den weiterhin 101 PS starken Swift GTi gibt es jetzt mit Katalysator. Er erfüllt dank Lambda-Regelung die US-Abgasnorm. Die Abmessungen des nur dreitürig lieferbaren Renners wuchsen um knapp fünf Zentimeter. Eine bessere Aerodynamik soll Tempo 190 ermöglichen. Die 1,0- und 1,3-Liter-Modelle mit 50 bzw. 64 PS (ungeregelter Kat) gibt es auch als Fünftürer und mit Automatik.


Verwandtschaft zum Fiat Tipo nicht erkennbar: Den neuen Lancia Dedra gibt's nur mit Stufenheck.

Lancia Dedra

Der Neue für 1990

Großes hat Lancia mit seinem neuen Modell „Dedra" vor: Mit dem Prisma-Nachfolger will man einem Mercedes 190 oder 3er-BMW Paroli bieten. Der Dedra ist 4,34 m lang. Seine konservative Stufenheck-Karosserie soll den sehr guten Luftwiderstandsbeiwert von 0,29 aufweisen. Zur Wahl werden folgende Vierzylinder-Benzinmotoren stehen: 1,6-Liter/90 PS, 1,8-Liter/105 PS, 2,0-Liter/115 PS, alle mit elektronischer Benzineinspritzung. Hinzu gesellt sich ein Vierzylinder-Turbodiesel mit 90 PS. Der 2,0-Liter-16-Ventiler mit 140 PS kommt später. Die offizielle Premiere des Frontttrieblers findet im Mai statt, der Export in die Bundesrepublik startet erst 1990.

NACHRICHTEN

Benzin wäre um 70 Prozent billiger, wenn es nicht besteuert würde. So hoch ist der Staatsanteil am Spritpreis nach der letzten Steuer-Erhöhung.

Lehrlinge gesucht. 12,9 Prozent aller Werkstätten klagen über fehlenden Automechaniker-Nachwuchs.

Wilhelm Becker feiert seinen 75. Geburtstag. Deutschlands bekanntester Gebrauchtwagenhändler und langjähriger Ferrari- sowie Rolls Royce-Importeur hat sein Imperium auf den Handel mit 17 Neuwagen-Fabrikaten von Alfa Romeo bis Volvo ausgedehnt.


Wilhelm Becker ist 75.

Daihatsu ist jetzt hierzulande mit einer eigenen Tochtergesellschaft vertreten, der Daihatsu Deutschland GmbH. Der Vertrag mit dem bisherigen Privatimporteur Walter Hagen wurde zwei Jahre früher als geplant aufgelöst. Wachsender Verkaufserfolg macht den Eigenimport interessant. Außerdem setzt Daihatsu große Erwartungen in den Charmant-Nachfolger, der noch dieses Jahr kommt. Klaus Rommel, Walter-Hagen-Geschäftsführer, sucht jetzt nach einem neuen Partner. Verhandlungen mit dem koreanischen Hersteller Hyundai laufen.

Sommerurlaub jetzt schon planen. Autofahrer sollten die Wochenenden vom 14.7. bis 11.8. meiden: Staugefahr.

Subaru nennt die Preise für den neuen Justy. Sie reichen von 15 800 Mark bis 18 830 Mark.

TERMINE

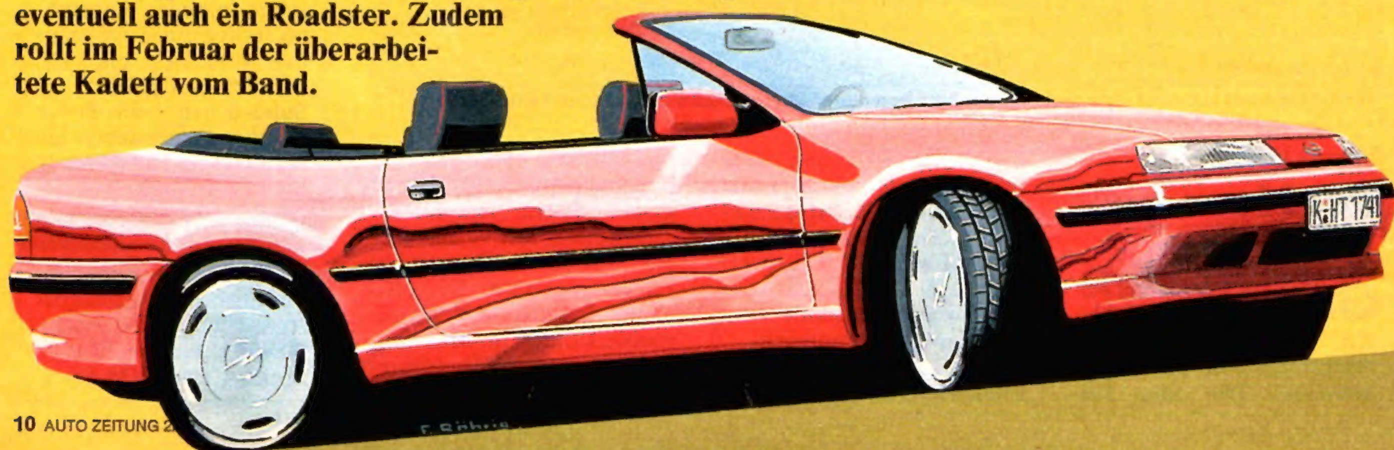
2.-15. Januar Autozum, Tuning- und Zubehör-Ausstellung in Salzburg

20.-27. Januar Rallye Monte Carlo, WM-Start.

Illustrationen: F.Röhrig; de Lusi;

Opel ist gut in Form

Nach dem guten Start des Vectra folgt 1990 ein Coupé und eventuell auch ein Roadster. Zudem rollt im Februar der überarbeitete Kadett vom Band.





Opel Roadster. Schon auf der IAA im September soll eine offene Version des künftigen Opel-Sportwagens stehen.

Bei Opel haben alle Modelle eine Projektnummer. Der Vectra etwa läuft unter der Ziffer 2400. Der Kadett-Nachfolger hat die Kennziffer 2700. Eine andere, wichtige Neuheit, das neue Coupé auf Basis des 2400, des Vectra also, heißt Opel-intern 2670. Die Karriere der Projektnummer 2670 ist ebenso lang wie bewegt. Hinter dieser Zahlenkombination versteckt sich nämlich der Nachfolger des Opel Manta, und der gehört zu den Dauerbrennern der Gerüchteküche. Die Arbeit an diesem Wagen begann schon in den frühen 80iger Jahren. Chefdesigner Wayne Cherry und Oberingenieur Fritz Lohr hatten in der Vorentwicklungsphase drei ziemlich unterschiedliche Modelle auf die Räder gestellt: ● ein Coupé auf Basis des alten Manta, ● einen Entwurf auf Basis Opel Omega mit verkürztem Radstand, ● ein Vectra-Derivat mit Frontantrieb.

Nach einigem Hin und Her entschied sich das Strategy Board (Strategie-Komitee) für die dritte Lösung. Die Begründung: ● günstige Kostenstruktur, da Fahrwerk und Antrieb nahezu unverändert vom Vectra übernommen werden, ● größere Fertigungs-Flexibilität als bei den Heckantriebmodellen, deren Zukunft selbst in der Omega-Klasse nicht unumstritten ist, ● relativ geringer Entwicklungsaufwand, kurze Entwicklungsdauer, ● hoher Anteil baugleicher Komponenten, ● lange Laufzeit. Selbst als die Grundsatzentscheidung zugunsten der Frontantriebsvariante bereits gefallen war, schlug die Diskussion über die Karosserieform noch hohe Wellen. Auch hier gab es zunächst drei Alternativen: Stufenheck (notchback), Schrägheck (hatchback), Stummelheck (aeroback).

Zu den Pluspunkten des Stufenhecks zählten die Marketingstrategen den befriedigenden Verkaufserfolg des Manta, das große, abgetrennte Gepäckabteil und die Möglichkeit, den Wagen relativ preiswert in ein Cabrio umzubauen. Für das Combi-Coupé sprach vor al-



Das neue Opel-Coupé ist so groß wie der Opel Manta und so leistungsstark wie der Opel Monza

lem der variable Innenraum und der gute cw-Wert. Den Zuschlag erhielt jedoch nicht ganz unerwartet eine Kompromißlösung: das Stummelheckauto mit großer Heckklappe. „Damit schlagen wir mehrere Fliegen mit einer Klappe", verrät ein Opel-Designer. „Die Schrägheck-Karosserie ist hübsch, praktisch und windschnittig. Da wir schon jetzt die notwendigen Versteifungen hineinkonstruieren, wird es später möglich sein, auf dieser Basis ein Manta-Cabrio zu realisieren."

Es ist durchaus denkbar, daß der offene Vectra-Ableger als Publikumstest für die neue Coupé-Generation bereits auf der nächsten IAA im Septmeber '89 Premiere feiert. Dieser Open-Air-Prototyp, der bislang nur auf dem Reißbrett existiert, soll über eine zum Zweck der Tarnung noch leicht verfremdete Bug- und Heckpartie, ein elektrisches Verdeck sowie über ein aktives Fahrwerk verfügen, bei dem – ebenso wie beim Motor – Lotus die Chips im Spiel hat. Die Serienversion des 2670 debütiert jedoch erst auf dem Genfer Salon im März 1990.

Der sportliche Dreitürer besticht nicht nur durch seine elegante Form, sondern auch durch die für ein Coupé gute Raumausnutzung sowie durch einen exzellenten cw-Wert, der bei 0,28 liegen soll. Zu den charakteristischen Styling-Elementen des Rüsselsheimer Eigengewächses zählen in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger, betont schmale Bifokal-Hauptscheinwerfer, bündig abschließende, rahmenlose Seitenscheiben mit abgedeckter B-Säule und geschwärzten Fensterstegen und eine große, vermutlich aus Kunststoff gefertigte Heckklappe, die fast bis zur Stoßstange herunterreicht.

Unter dem Blech des familientauglichen Sportwagens steckt das Fahrwerk (mit Einzelradaufhängung hinten) und die Antriebstechnik des Opel Vectra. Das heißt, daß auch der namenlose Manta-Nachfolger mit Front- oder Allradantrieb lieferbar sein wird. Die Motorenpalette reicht vermutlich vom 115 PS starken 2.0-Liter-Einspritzer über den 150 PS starken 16-Ventiler bis zu einem von Lotus entwickelten 2,0-Liter-16 V-Turbo, dem 205 PS nachgesagt werden.

Darüber hinaus arbeitet Opel seit geraumer Zeit an einer neuen V 6-Generation mit einer theoretischen Hubraumspanne von 2,2 bis 3,0 Liter. Dieser Motor soll dem Vernehmen nach im neuen Coupé das Laufen lernen, bevor die Produktion für die Großserie auf 2000 Stück pro Tag hochgefahren wird. Nach unbestätigten Informationen debütiert zunächst eine 2,4-Liter-Version, die es als 24-Ventiler auf 175 PS bringen dürfte. Weitere Varianten werden vermutlich später im Vectra und vor allem im Omega angeboten.

Gegen einen Aufpreis von rund 3500 Mark ist der Manta-Nachfolger zumindest in Verbindung mit den Mehrventilmotoren auch als Allradmodell lieferbar. Dabei ist es denkbar, daß beim Sportcoupé jenes Hinterachs-Sperrdifferntial zum Einsatz kommt, das bei der Limousine dem Rotstift zum Opfer gefallen ist. Auch die Kombination von Allradantrieb und Viergangautomatik gibt es möglicherweise zuerst im Manta III, weil in der Kleinserie eventuelle Kinderkrankheiten leichter zu kurieren sind.

Ebenfalls in Arbeit: eine tempoabhängige Servolenkung (Servotronic), ein deutlich verbessertes Dämpfer-Regel-System (ERC II), eine elektronsiche Antischlupf-Einrichtung für die Frontantriebsmodelle, noch sensiblere ABS-Bremsen, eine integrierte Klimaautomatik, ein optimiertes Gurtsystem und ein sogenanntes Spoilerdach mit Kippfunktion und tempoabhängiger Zwangsschließung. So viel Technik hat ihren Preis, und der liegt hier wohl selbst beim Basismodell nicht unter 30 000 Mark. Der etwa 230 km/h schnelle 16-Ventiler dürfte rund 34 000 Mark kosten. Für Allradantrieb und V 6-Power sind vermutlich mindestens 40 Riesen lockerzumachen.

Damit ist der billigste 2670 zwar etwa 6000 Mark teurer als sein Vorgänger Manta und ähnlich stark wie der sanft entschlafene Opel Monza, doch im Vergleich zum Vectra soll der Coupé-Zuschlag mit ungefähr 4000 Mark vergleichsweise günstig ausfallen. Da müssen die deutschen Mitbewerber (VW, Audi, Porsche) und erstmals die Rivalen aus Fernost tief Luft holen. □

Ahnengalerie: Coupés haben bei Opel eine lange Tradition



Manta A: Bereits 1970 startete das formal sehr gelungene Coupé seine Karriere. Insgesamt wurde der Manta A 498 553mal gebaut, es gab ihn mit 68, 80, 90 und 105 PS. Mit der 105-PS-Maschine lief der 12 525,50 Mark teure Wagen 188 km/h Spitze.



Kadett GT/E: 1975 brachte Opel den Kadett C/GT/E auf den Markt. Mit 105 PS war er für eine Spitze von 184 km/h gut und kostete 13 119,80 Mark. 1977 stieg die Leistung auf 115 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf 190 km/h. Der schnellste GT/E kostete 16 700 Mark.



Manta B: 1975 löste der Manta B seinen Vorgänger ab und konnte sich bis 1988, als seine Produktion eingestellt wurde, über eine halbe Million mal verkaufen. Als GT/E kostete er 1977 15 520 Mark. Mit seiner 110-PS-Maschine erreichte der GT/E eine Spitze von 187 km/h.



Monza A: Das bisher größte und schnellste Coupé der Rüsselsheimer ist der 1978 eingeführte Monza. Er konnte sich bis 1986 auf dem Markt behaupten und erreichte in seiner stärksten Version als 3,0 E mit 180 PS eine Spitze von 215 Kilometern pro Stunde.

Opel Coupé Trotz der technischen Verwandtschaft zum Vectra besitzt das Coupé auch konstruktiv eine eigenständige Karosserie.



Der Opel Kadett zieht mit zahlreichen Modifikationen in das Modelljahr 1989

Mit einem neuen Gesicht und einer zusätzlichen Ausstattungsvariante zieht der Kadett in das Jahr 1989. Das Kürzel, mit dem die Marketing-Abteilung der GM-Tochter ihre Kunden überzeugen möchte, heißt schlicht CS. Dahinter verbirgt sich allerdings ein Novum in der unteren Mittelklasse. ABS, ansonsten serienmäßig nur bei den Großen zu haben, zieht mit dem Kadett CS nun erstmals auch in die 60-PS-Klasse ein. Genau 19 385 Mark kostet die günstigste, mit ABS und ei-



Gestreckt Der Kadett-Caravan wirkt mit der neuen Frontpartie und den seitlich umlaufenden Rammschutzleisten länger und somit eleganter. Den Zierstreifen gibt es ab der LS-Version.



Erwachsen Als kleiner Bruder des Vectra muß die Stufenheck-Version den optischen Vergleich nicht mehr scheuen. Die Front-Modifikationen lassen den Kadett wertvoller erscheinen.



Ähnlich Von hinten ist der '89er Kadett von der Vorgänger-Generation kaum zu unterscheiden.



nem 1,3-Liter-Euronorm-Motor (60 PS) ausgerüstete CS-Version. Das Anti-Blockier-System kann schon bei einer Fahrt mit 4 km/h voll genutzt werden. Daneben läuft auch das Topmodell, der GSi 16 V des Jahrgangs 1989, serienmäßig mit ABS vom Band. Alle anderen Kadetten kommen nur gegen 1 900 Mark Aufpreis in den ABS-Genuß. Ausgestattet ist das jüngste Kind der Kadett-Familie ähnlich wie die GT-Brüder. So sind denn ohne jeglichen Aufpreis Sportsitze vorn mit Höhenverstel-

Familiär Die Frontpartie des Opel Kadett mit dem neuen, separaten Kühlergrill wurde den Gesichtern von Vectra, Omega und Senator angeglichen.

Fotos: Opel



Griffig GT und GSi bekommen ein neues Dreispeichen-Lenkrad. Die Zahlen auf Tacho und Drehzahlmesser wurden größer.



Unverändert Im Gegensatz zu den sportlichen GT-Modellen behielten alle anderen Varianten ihre alte Heckschürze.

lung auf der Fahrerseite, Kopfstützen hinten und 175er-Reifen im Lieferumfang.

Der Jahrgang '89 hat allerdings noch einige andere Überraschungen parat: Seine Außenhaut und sein Innenleben wurden unter dem Messer der Schönheitschirurgen für die '90er Jahre fitgemacht. Der erste Eindruck vom Neuen: Der Kadett paßt jetzt besser zur Design-Linie des Vectra und Omega. Dazu trägt hauptsächlich der neue Kunststoffgrill vor dem Kühler bei, der in Vectra-Manier nicht mehr in die Stoßstange integriert ist. Die ist jetzt wuchtiger und läuft sanft in einem Spoiler aus. Bereits ab der LS-Version verziert die Schürze ein Silberstreifen, der bis dato nur den nobleren Modellen vorbehalten war. Dieser Streifen setzt sich ebenfalls ab LS über die jetzt etwas breiteren Seitenschutzleisten fort. Serienmäßig im LS ist der zweite Außenspiegel.

Auch die sportlicheren GT-Versionen kommen in den Genuß einer neuen Optik. Bei ihnen ist der separate Kühlergrill schwarz statt grau lackiert, und zusätzlich zur neuen Frontschürze ziert das Heck ein neuer Stoßfänger. Die GSi-Modelle, inklusive des 16 V, gehen äußerlich unverändert ins nächste Jahrzehnt.

Natürlich haben die Designer des Rüsselheimer Unternehmens auch im Inneren des Kadett keine Mühe gescheut, Glanz in die alten Hallen zu zaubern. Was nicht unbedingt auf den ersten Blick zu erkennen ist, zeigt sich spätestens bei der ersten Sitzprobe: Der Sitzunterbau wurde stärker ausgeformt – sehr wichtig für besseren Sitzkomfort und Seitenhalt. Nebeneffekt für mehr Sicherheit: Eine Stützrampe verhindert bei einem starken Aufprall das Wegtauchen von Fahrer und Beifahrer unter dem Gurt. Dessen Befestigung ist jetzt analog zu Vectra, Omega und Senator vorn als auch im Fond in der Höhe verstellbar. In den Webereien wurden zudem neue Polsterstoffe für den LS, GL und GSi kreiert. Zusammen mit neuen, gepolsterten und stoffbezogenen Rahmenkopfstützen ähnelt das Gestühl in dieser Form dem des Opel Vectra. Große Ablagefächer und Stoffeinsätze kennzeichnen die Türverkleidungen.

Im Bereich der Armaturen fällt als erstes die neue Lenkrad-Generation auf. Im LS und GL prangt ein neues Zweispeichen-, im GT und GSi ein Dreispeichenlenkrad. Zwecks eines besseren Informationsflusses sind die Zahlen auf Tacho und Drehzahlmesser jetzt größer und damit leichter abzulesen. In puncto Motorisierung än-



Die nächste Kadett-Generation mit drittem Seitenfenster wird im Vergleich zur aktuellen Version einen noch stärkeren Kombi-Charakter aufweisen.

dert sich nur der Dieselantrieb. Der bisherige 1,6-Liter-Diesel wird von einem 1,7-Liter-Aggregat abgelöst.

Um Drehmoment und Leistung zu optimieren, vergrößerten die Techniker die Zylinder-Bohrung von 80 auf 82,5 Millimeter. Eine elektrische Kraftstoff-Filterheizung sorgt auch bei Minus-Graden für stets flüssigen Kraftstoff, ein neuer Ansaugkrümmer vermindert die nagelnde Geräuschentwicklung des 57-PS-Motors.

Mit dem Ausstattungsstandard stiegen teilweise auch die Preise, so daß etwa das ABS im 16 V zwar Serie ist, aber doch auf den Kaufpreis aufgeschlagen wurde:

- GSi 16 V 3-türig: 31 210 Mark (plus 1935 Mark);
- LS 3-türig, 60 PS, 16 595 Mark (plus 250 Mark);
- CS mit ABS 3-türig, 75 PS, 21 240 Mark. □



Der neue Kadett kommt frühestens 1991. Sein Motto: Evolution statt Revolution

Die Opel-Designer arbeiten nach einem völlig anderen Strickmuster als ihre Kollegen von VW. Beispiel: die Entwicklung der Nachfolgemodelle für Golf und Kadett. Während die Wolfsburger schon im Frühstadium der Entscheidungsfindung mit gut einem halben Dutzend Studien im Maßstab 1:1 experimentieren, konzentriert sich Opels Stylingchef Wayne Cherry nach diversen Trockenübungen auf ein einziges Musterstück in Lebensgröße.

Durch diese etwas risikoreiche Methode sparen die Rüsselsheimer Zeit und Geld. Ziel der GM-Truppe ist es, die Entwicklungsspanne eines neuen Modells von derzeit fünf auf unter vier Jahre zu drücken. Die Japaner zeigen, wie's gemacht wird. Obwohl die Grundform des Kadett F (Codenummer 2700) bereits seit längerer Zeit feststeht, sind die Feinarbeiten drei Jahre vor Serienanlauf noch im Gang. Auch die Windkanalversuche sind noch nicht abgeschlossen. Mit dem cw-Wert von 0,28 sind die Stilisten zwar zufrieden, doch zur Optimierung der Richtungsstabilität und der Verschmutzungssicherheit wird an den Spoilern und Dachkanten noch eifrig herummodelliert.

Die drei wichtigsten Änderungen gegenüber dem Kadett E werden durch diese Feinarbeit allerdings nicht tangiert: drittes Seitenfenster beim Fünftürer; Wegfall der störenden Entlüftungsgitter; deutlich längere, nach hinten abfallende Dachlinie; steilere Fallung, das schwächt die ausgeprägte Zigarrenform des Karosseriekörpers ab. Das Kadett-Fahrwerk wird in Richtung Vectra überarbeitet. Das heißt vermutlich, daß die Mehrventiler und die Allradversionen statt der hinteren Verbundlenkerachse in den Genuß einer Einzelradaufhängung kommen. Als Alternative zum 4x4-System gibt's eine preiswerte elektronische Antischlupfregelung. Ebenfalls in Vorbereitung: eine modifizierte ERC-Dämpferverstellung, die sich nicht nur in der Kennung, sondern erstmals auch in der Höhe (für Fahrten auf unbefestigten Wegen) justieren läßt. Neue Motoren: die beiden 1,7-Liter-Diesel, ein 2,2-Liter-Vierzylinder und später sogar ein kompaktes V 6-Aggregat.

F. Röhrig

Neue Linie der Vernunft: Mehr Platz im Fond dank längerer Dachpartie, bessere Rundumsicht durch dünnere Fensterstege, ein noch niedrigerer cw-Wert durch Feinarbeit im Detail.



R 129 heißt der neue SL werksintern. Serienmäßig wird er mit einem stählernen Hardtop geliefert.

AUTO VORSTELLUNG Mercedes 300/500 SL

Das wird ein ganz starkes Stück

Im März stellt Mercedes den neuen SL vor. Der neue 5,0-Liter-Achtzylindermotor mit Vierventiltechnik und 326 PS macht den Neuling zum stärksten SL aller Zeiten.

Der Countdown hat begonnen, die Produktion im Werk Bremen läuft langsam an: Der neue Mercedes SL steht in den Startlöchern. Seit dem ersten Foto des R 129 in AUTO ZEITUNG 20/1985 hat sich am Äußeren des neuen Sportwagens kaum etwas geändert. Der neue SL wirkt fast schon konservativ glattflächig. Zwar zieren ihn die typischen Mercedes-Attribute, wie SL-Grill, großformatige Rechteckscheinwerfer und die verrippten Heckleuchten. Doch der sogenannte Aha-Effekt will sich nicht so recht einstellen. Zweifellos ist aber auch die Salami-Taktik der Mercedes-Manager, die nur scheibchenweise die Daten bekanntgeben, schuld an einer gewissen SL-Müdigkeit. Zwar findet in Genf Anfang März eine Welturaufführung des SL-Schauspiels statt. Doch die Premiere an sich lief sozusagen in der Provinz ab: auf dem Werksgelände in Untertürkheim, vor den Augen geneigter Journalisten.

Ein solcher Star hätte eine bessere Premiere verdient.

Kommen wir zu den Fakten: Den SL wird es zunächst mit drei Motoren geben. Die Basis bildet der 3,0-Liter-Sechszylinder, der im SL 190 PS leistet, im Gegensatz zu den 180 PS im 300 SE. Das reicht für knapp 220 km/h. Mit Vierventiltechnik bietet der 3,0-Liter-Sechszylinder dann 231 PS. Und soll 237 km/h bringen. Das Spitzen-Triebwerk heißt E 50 und hat laut Werk folgende Eckwerte: 5,0 Liter Hubraum, 326 PS, Spitze 250 km/h.

Die beiden Sechszylinder-Modelle besitzen serienmäßig ein Fünfganggetriebe. Wahlweise (und Standard beim V 8-SL) ist eine Viergangautomatik zu haben. Bemerkenswert am SL-Fahrwerk ist das ADS, das Adaptive Dämpfungs-System. Automatisch und ohne Eingriffsmöglichkeit des



Tradition verpflichtet: Auch beim neuen SL steckt unter dem Hardtop ein versenkbares, elektrisch zu betätigendes Stoffdach.

Fahrers paßt sich die Dämpfung der Fahrbahn und der Geschwindigkeit an. Serienmäßig rollt der SL auf 8x16-Alurädern und 225/55 ZR 16-Reifen. Das Conti CTS-System soll als Option geliefert werden. Die Maße des neuen SL: 4,46 m lang, 1,91 m breit und 1,28 m hoch. Das Leergewicht liegt zwischen 1650 und 1770 kg. Die Zuladung beträgt jeweils 390 kg. Der SL erhält als erster Mercedes in den Sitz integrierte Sicherheitsgurte.

TECHNISCHE DATEN

Mercedes SL			
	300 SL	300 SL 24 V	500 SL 32 V
Motor	Sechszylinder	Sechszylinder	V 8
Leistung	140 kW/190 PS	170 kW/231 PS	240 kW/326 PS
Verdichtung	9,2:1	10,0:1	10,0:1
Drehmoment	255 Nm/4400	270 Nm/4500	430 Nm/–
Höchstgeschwindigk.	220 km/h	237 km/h	250 km/h
0–100 km/h	9,4 s	8,2 s	–
Leergewicht	1650 kg	1690 kg	1770 kg
zul. Gesamtgewicht	2040 kg	2080 kg	2160 kg
Dachlast	alle Modelle 30 kg		
Abmessungen: Länge 4465 mm, Breite 1910 mm, Höhe 1283 mm; Radstand: 2515 mm; Spurw.: vorn 1504 mm, hinten 1495 mm			

Ein weiterer Sicherheits-Gag ist der elektronisch gesteuerte Überrollbügel, der im Falle einer anormalen, heftigen Fahrzeugbewegung innerhalb von 0,3 Sekunden ausfährt. Er läßt sich aber auch manuell ausfahren, zum Beispiel für eine schnelle Runde um den Nürburgring.

8000 neue SL will Mercedes 1989 bauen, die Jahreskapazität beträgt jedoch 20 000. Zweifellos starke Stückzahlen. □

Doping-Kontrolle

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen. Nach dieser Devise verfährt Günter Irmscher und trimmt den 3,0-Liter-Opelmotor auf 3,6 Liter. Was es bringt, sagt unser Test.



Außen ganz im Serienlook, unter der Haube ein 200 PS starkes Herz: Der Omega 3000 von Irmscher



Das aggressive Heck entspricht der Serie, nur der Doppelrohrauspuff deutet auf mehr Mumm hin.



Mensch, hat der ein Pfund drin." – Leistungserfahrene Tester kann so schnell nichts mehr aus der Ruhe bringen. Das elektronische Meßgerät legt schonungslos offen, welches Fahrzeug geht und welches nicht. Doch bei den 3,6-Liter-Opel-Sechszylindern, die Günther Irmscher im schwäbischen Remshalden-Grunbach in Omega- und Senator-Modelle einbaut, stehen regelmäßig Kommentare wie der oben angeführte im Testprotokoll.

In Zeiten, in denen besonders die Automobile der Luxusklasse zwar aerodynamisch besser, aber auch deutlich schwerer werden, fehlt es vielen Modellen an Biß, an Kraft aus niedrigen Drehzahlen. Das trifft auf die serienmäßigen Opel-Sechszylinder Omega und Senator ebenso zu wie auf die ähnlich starke Konkurrenz wie etwa den Mercedes 300E oder die BMW-Fünfer-Modelle 530i und 535i. Deren Leistungsentfaltung geht eher sanft vonstatten. Und verlangt zudem häufige Schaltarbeit.

Auch der momentane Trend zum Vierventiler ändert daran nichts. Im Gegenteil: Vierventiler gleichen Hubraums sind meistens sogar durchzugsschwächer als Zweiventiler.

Renommierte Tuner nutzten diese Lücke schon immer. Auch die Irmscher-Ingenieure handelten nach dem Spruch, daß eben Hubraum durch nichts zu erset-

zen ist. Es sei denn, durch noch mehr Hubraum.

Bei Opel wird die Hubraumvergrößerung des 3,0-Liter-Sechszylinders garnicht so gerne gesehen. Offenbar traut man dem Graugußmotor mit den hochliegenden Nockenwellen (werksintern CiH-Motor) derartige Leistungssprünge über Hubraumerweiterung nicht zu. Erstaunlicherweise finden sich aber seit Jahren in diversen „Spielzeugen", sprich: Versuchsfahrzeugen der leitenden Opel-Ingenieure, solche 3,6-Liter-Motoren. Und wenn gar gefährdete oder gekrönte Häupter einen gepanzerten Opel Senator im Werk ordern, wird dieses Schwergewicht auch mit dem großen Sechszylinder-Aggregat bestückt.

Was also ist dran am 3,6-Liter-Motor?

Als erstes Testobjekt fuhren wir einen Omega 3000, der von Haus aus zunächst mit dem 156 PS-Motor, inzwischen jedoch mit dem Kat-Plus-Triebwerk und 177 PS bestückt wird. Man kann dem aufgemotzten 3000 sicher keine Leistungsschwäche ankreiden. Mit 231 km/h erreicht er einen imposanten Wert. Und auch die Beschleunigung kann sich mit 8,2 s auf 100 km/h sehen lassen. Trotzdem ändert der 3,6-Liter-Motor aus dem Hause Irmscher den Charakter des Sport-Opel deutlich. Mit seinem satten Drehmoment und der dadurch besseren Durchzugskraft aus niedrigen Drehzahlen fährt man auf Autobahnen nahezu alles im 5. Gang. Selbst im aufgemotzten 3000 wird die Fahrweise dank des durchzugsstarken Motors eher ruhiger, der Fahrer fühlt sich souveräner.

Was macht aber den Unterschied aus zwischen dem Opel-Basismotor und dem Irmscher-Kraftpaket?

Zunächst einmal hat der Irmscher-Motor dank einer geänderten Kurbelwelle einen Hub von 85 mm. Der Serienwert: 69,8 mm. Daraus ergibt sich der effektive Hubraum von 3590 cm^3 (Serie: 2969 cm^3). Dazu kommen die höheren Kolben, die eine Verdichtung von 9,4:1 erbringen (in Serie beim 177-PS-Kat-Motor), längere Pleuelstangen und ein modifiziertes Ansaugrohr; all das zusammen hat eine Lei-



Irmscher-Senator Fotografen sind lästig: Der veredelte Senator wird für das Ablichten abgeledert. Auch das ist Testerarbeit.

Chefsache: So stellt sich Günther Irmscher den Top-Opel vor



Holzverzierung am Lenkrad und im Cockpitbereich sowie Leder im modischen Knautsch-Look: Senator-Interieur à la Irmscher.



Statt Haifischmaul nur noch ein Mäulchen: Der Irmscher-Senator mit neuem Grill und ausladender Spoilerstoßstange.



In solchem Gestühl läßt sich's aushalten: Tester Thomas Lang im lederausgeschlagenen Fond des Irmscher-Senators.

stungssteigerung auf 197 PS zur Folge.

In der Fahrpraxis wirken sich diese 20 Mehr-PS gegenüber dem Serientriebwerk jedoch wesentlich eindrucksvoller aus, als zu vermuten wäre. Statt in 8,2 Sekunden beschleunigt der Irmscher-Omega 3.6 i in 7,3 Sekunden auf 100 km/h. Den stehenden Kilometer schafft das Irmscher-Gefährt in 27,8 s, die Serienversion braucht 29,1 s. Den wahren Bullen-Charakter zeigen die Irmscher-Opel jedoch bei der Elastizität, bei der Beschleunigung im 4. und 5.Gang. Von 60 bis 140 km/h braucht der Serien-Omega 3000 im 4.Gang 20,5 s und im 5.Gang 27,0 s. Das bei Irmscher gedopte Gefährt absolviert diese Messungen in 15,1 und 19,9 s. Diese Werte erreicht so gerade ein gut gehender BMW M 3.

Bei der Höchstgeschwindigkeit legen die Irmscher 3.6i-Modelle ebenfalls zu. Allerdings fällt der Zuwachs mit 3 km/h beim 3000 mäßig aus.

Das sieht beim zweiten Testobjekt, dem Opel Senator mit Irmscher-Motor, schon etwas anders aus. Statt der 227 km/h beim Serien-Senator stehen beim Irmscher-Pendant 233 km/h an. Da beide Senator-Modelle schwerer sind als die Omega 3000-Typen, werden auch die Beschleunigungswerte etwas schlechter. Der Serien-Opel braucht 8,5 s für den Sprint auf 100 km/h. Der luxuriöse Irmscher-Senator schafft das in 7,9 s. Auch beim Senator wieder Welten in der Differenz der Elastizitätswerte. Während des Spurts von 60 auf 140 km/h im 5. Gang vergehen beim Irmscher-Opel 22,0 Sekunden. Das Serienauto braucht 30,1 s.

Das besondere Phlegma des Irmscher-Motors paßt naturgemäß gut zum Reisecharakter des Opel Senator. Wer sich als Eigner eines Luxus-Opel was Gutes gönnen will, sollte die 8087 Mark Aufpreis wirklich nicht scheuen und sich in den Genuß des hubraumstarken Motors bringen.

Ob er das bei den Zutaten, mit denen das Irmscher-Mobil bestückt war, zusätzlich tun soll, ist eher eine Geschmacksfrage. Ob das zusätzliche Holz (Mehrpreis ca. 1700 DM) den etwas nüchternen Cockpitbereich wirkungsvoll aufwertet, hängt ebenso vom Geschmack ab wie das in Voll-Leder ausstaffierte Interieur mit Sitzen von Recaro (14 603 DM), hinteren Einzelsitzen, Barfach (3 192 DM) und lederbezogenen Türtafeln (2687 DM). Auch außen läßt sich der Senator mit Hilfe des Irmscher-Tuningprogramms wirkungsvoll umrüsten. Der Rundum-Karosseriebausatz mit Spoilerstoßstange und einem kleineren Kühlergrill, mit Einstiegsleisten und Türblenden sowie mit Heck-



Irmscher-Caravan 3.6i Prachtstück mit auffälligem Ventildeckel: Der 3,6-Liter-Motor mit 197 PS.



Ein Kombi wird zum Porsche-Schreck: Irmscher-Caravan mit 197 PS



Statt Kofferraum ein Platz für Kinder: Spielzimmer im Irmscher-Kombi. Neben der Rückbank viel Platz für Lego-Bausteine.



Ein Schriftzug, der es in sich hat: Opel mit dem 3.6i-Signet laufen um die 230 km/h und beschleunigen unter 8,0 s auf 100 km/h.



Omega-Caravan im Irmscher-Trimm: Neue Stoßfänger, kleiner Grill, Seitenschweller, 16-Zoll-Bereifung.

Heckschürze und -spoiler stammen ebenso von Irmscher wie die neue Lackiertechnik beim Seitendekor.

schürze und Heckspoiler gibt dem Luxus-Opel Charakter.

Das Sportfahrwerk und die 7,5 x 16-Felgen mit der Bereifung 225/50 VR 16 sorgen bei hohem Tempo für ein absolut untadeliges Fahrverhalten. Der Irmscher-Senator liegt wie das sprichwörtliche Brett. Allerdings neigt er mit dem Irmscher-Fahrwerk bei niedrigem Tempo zu leichter Längsrillen-Empfindlichkeit. Das stört besonders beim Bremsen. Reifenbreite und Reifenmarke beeinflussen das Fahrverhalten deutlich.

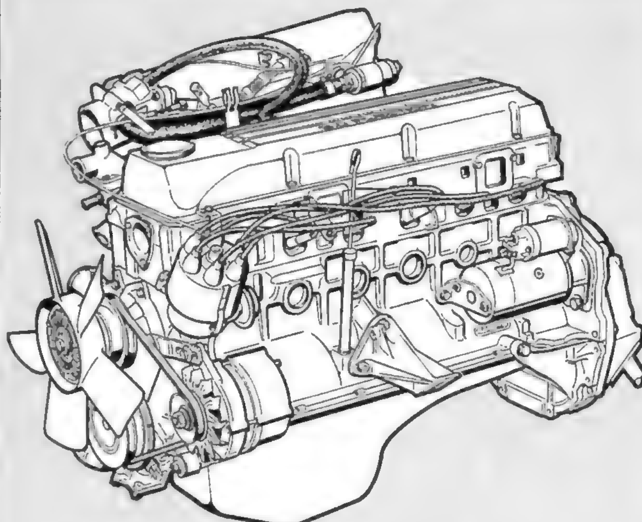
Gleiches gilt auch für das dritte Testmuster, den Omega Caravan 3.6i. Auch er zeigt die leichte Spurrillenempfindlichkeit. Dafür entschädigt der bärenstarke Luxuskombi mit einer Leistungsentfaltung, die bei einem Caravan natürlich besonders auffällt. Das Beschleunigen im 4. und 5. Gang geht auch bei ihm so vehement, daß selbst Limousinen wie ein BMW 750i auf der Autobahn das Nachsehen haben. Die Meßwerte: 7,3 s für den 0-100 km/h-Sprint; 60-140 km/h im 5. Gang in 19,9 s. Die Höchstgeschwindigkeit liegt beim Caravan bei 227 km/h. All diese Werte reichen schon, um sich so einen starken Kombi mal durch den Kopf gehen zu lassen. Die Firma Irmscher zog aber auch hier alle Register ihres Zubehör-Programms. Der von Hause aus 42 000 Mark teure Omega Caravan 3.0i wurde mit einer speziellen Zierlackierung versehen. Auch den Caravan zieren Kunststoffteile an Front und Heck sowie seitlich. Integrierte Nebelscheinwerfer, Dachspoiler und das schon erwähnte 16 Zoll-Räderwerk gehören ebenso zum Testwagen wie eine zweisitzige Kinderrückbank im Heck des Caravan. Inklusive des Motorumbaus kostet ein solcher Irmscher-Caravan 65 844 Mark.

Doch vieles kann man weglassen. Das Wesentliche ist der 3,6-Liter-Motor. Und für dieses Prachtstück sind die 8087 Mark sicher gut angelegt. Aus den sonst eher sanften Opel-Typen werden imponierende, aber zu souveräner Fahrweise animierende Kraftpakte. Fazit: Die Dopingkontrolle fiel positiv aus.

Werner Müller

TECHNISCHE DATEN

Opel Omega/Senator Irmscher 3.6i



Basis für den Irmscher-Motor ist der Opel 3.0-Liter-CiH-Motor mit 177 PS und Motronic.

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguß, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine seitlich liegende Nockenwelle über Doppelrollenkette angetrieben, Bosch-Motronic, Katalysator mit Lambdaregelung. Abweichend vom Serienmotor: Längerer Hub durch modifizierte Kurbelwelle, längere Pleuel, modifizierter Ansaugkrümmer.

	Irmscher 3.6i	Serie 3.0i
Bohrung × Hub	95,0 × 85,0 mm	95,0 × 69,8 mm
Hubraum	3590 cm^3	2969 cm^3
Verdichtung	9,4:1	9,4:1
Leistung bei	145 kW/197 PS 5200/min	130 kW/177 PS 5800/min
Drehmoment	285 Nm bei 4200/min	240 Nm bei 4400/min
Gemischaufbereitung	Bosch Motronic	
Zündanlage	Bosch Motronic	
Kraftstoffsorte	Super bleifrei	Super bleifrei

AUTO ZEITUNG Meßwerte

	Omega 3000 Serie 156 PS	Omega 3000 Serie 177 PS	Omega 3000 Irmscher 3.6i
Beschleunigung			
0– 40 km/h	2,3 s	2,2 s	1,8 s
0– 60 km/h	4,0 s	3,6 s	3,3 s
0– 80 km/h	6,4 s	5,6 s	5,0 s
0–100 km/h	9,4 s	8,2 s	7,3 s
0–120 km/h	13,3 s	11,6 s	10,0 s
0–140 km/h	18,1 s	15,5 s	13,7 s
0–1000 m	30,3 s	29,1 s	27,8 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	231 km/h	234 km/h
Beschleunigung im 4./5. Gang			
60– 80 km/h	5,9/7,7 s	5,0/6,2 s	3,7/4,7 s
60–100 km/h	12,0/15,8 s	10,3/12,9 s	7,5/9,5 s
60–120 km/h	18,6/24,6 s	15,5/19,8 s	11,3/14,6 s
60–140 km/h	24,8/34,3 s	20,5/27,0 s	15,1/19,9 s
60–160 km/h	–	26,1/34,3 s	19,5/25,0 s
Verbrauch	12,8 l/100 km	13,1 l/100 km	12,6 l/100 km
Tankinhalt	75 l	75 l	75 l

Vertrieb: Adam Opel AG, 609 Rüsselsheim,
Irmscher GmbH, Postfach 1127, 7064 Remshalden 1

Peugeot 205 Mi 16

Gut, Mann!

So wird der Peugeot 205 Mitglied im Club der 16-Ventiler



Gutmanns 205 Mi 16 steht auf 7x15-Felgen (Serie: 6x15).

Gutmann weiß, was Peugeot-205-GTI-Fans mögen. Mangels einer vom Werk angebotenen 16-Ventil-Version bietet das Breisacher Unternehmen den sportlichen Kleinen mit dem Motor des 405 Mi 16 an. AUTO ZEITUNG hat den 160-PS-Winzling gemessen und kam auf spritzige Werte: 219 km/h Spitze, von 0 auf 100 km/h in 7,5 Sekunden. Die Herzverpflanzung (mit Tausch des Serienmotors) kostet 12 696 Mark.

Neues Rad von O.Z.

Für Exklusive die Exekutive

Die italienische Firma O.Z. hat ein neues Rad der Größe 7x16 aufgelegt. Es paßt auf 3er BMW, VW Golf, Jetta und Passat, Lancia Delta und Thema, Fiat Croma und Alfa 164. Infos bei: Von Heyking, Eichenhainstr. 2, 8562 Hersbruck.



Name verpflichtet: Das neue O.Z.-Rad heißt „Exekutiv".

Abt-VW Corrado

Allgäuer Spezialität

Die erste Tuning-Version des VW Corrado ist da! ABT Tuning bietet für 5 130 Mark einen Tieferlegungssatz (30 Millimeter) mit Bilstein-Dämpfern und zweiteiligen Leichtmetallfelgen der Dimension 7,5 x 15 an. Die Reifen haben stattliches 205/50 VR-15-Format.

Eine Motorkur mit modifiziertem G 60-Lader, geänderter Nockenwelle und neuen Kennfeldern der Zündung kostet 5 358 Mark und schraubt die Leistung von 160 auf 200 PS. Das maximale Drehmoment stieg von 225 Nm bei 4000/min auf 250 Nm bei 3800/min.

Optischer Leckerbissen des Corrado aus dem Allgäu ist ein in Rennsportmanier unter der Fahrertür endender Auspuff.



Black is beautiful: Tiefergelegter Abt-Corrado mit Felgen im Sterndesign.

AC Schnitzer-Angebote

Schmankerl für Top-BMW

Für BMW 5er- und 7er-Fahrer bieten die Aachener neue Leichtmetallräder in Silber (480 Mark) und Anthrazit metallic (530 Mark) sowie Sportauspuffanlagen (2 223 Mark) an. Ein Heckspoiler für den 5er BMW kostet 678,30 Mark.

Neues Lenkrad von Hella

Das Gelände im Griff

Die Licht-Spezialisten von Hella haben ihr Lenkradprogramm jetzt um eine Version für Geländewagen (Durchmesser 380 mm) erweitert. Lenkradkranz und Pralltopf sind mit schwarzem Rindleder überzogen. Der Preis: 273,50 Mark.

NACHRICHTEN

Die 21. Motorshow Essen verzeichnete 330 000 Besucher – neuer Rekord in der Geschichte der Essener Messe!

Kamei hat sein Dachkoffer-Programm um eine „Sport Box" ergänzt. Der Rauminhalt beträgt 230 Liter. Neben einer Standardversion für 668 Mark gibt es eine 100 Mark teurere Luxus-Variante in silbermetallic/ anthrazit.

KK Automobil GmbH bietet für den Fiat Croma eine Kombi-Heckklappe an. Der Umbau kostet 3 950 Mark.

Matthes Söhne GmbH, bekannt durch BMW-Tuning, optimieren den Daihatsu Charade GTti. Zwölf Mehr-PS, Koni-Fahrwerk und LM-Felgen samt 195/50 VR 15-Pneus kosten 4306 Mark.

Druck-Sache

Neben Turbo- und G-Lader konkurrieren zwei neue mechanische Kompressoren um die Gunst der Autohersteller: „Ro-Lader“ und „Mechanischer Kreisellader“ machen Druck.

Sardinendosen und Motorräume haben etwas gemeinsam: Es geht sehr beengt zu. Die Gründe sind in beiden Fällen gleich: Es muß viel rein in die teure Blechverpackung. Elektronische Steuergeräte und Servomotoren drängen sich in die letzte Ritze. Einerseits verdammen Aerodynamik und größere Fahrgasträume die Motoren unter immer kleinere Hauben, andererseits sollen aus diesen Notquartieren kraftvolles Drehmoment und Spitzenleistung nur so hervorquellen. Ein Ausweg aus diesem Dilemma: Anders als bei den Ölsardinen nützt beim Motor künstliche Beatmung.

Mittels eines geeigneten Druckerzeugers gelangt mehr zündfähiges Gemisch in die Brennräume. Je nach Ladedruck läßt sich die Leistung beinahe grenzenlos erhöhen. Bestes Beispiel: Die Turbomotoren der Formel-1-Boliden, die zeitweise über 1000 PS aus nur 1500 Kubikzentimetern Hubraum zauberten.

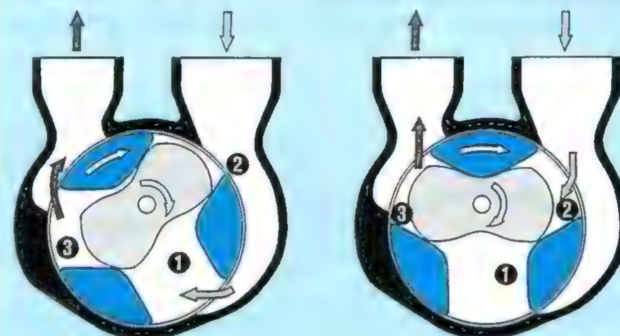
Leistung nach Wunsch

Aber nicht schiere Kraft ist für das Alltagsmobil gefragt, sondern Laufkultur und Drehmoment aus dem Drehzahlkeller. Genau da zeigt der Abgas-Turbolader Schwächen. Sein verzögertes Ansprechverhalten sorgt für das berüchtigte Turboloch. Dann aber setzt der Ladedruck unvermittelt ein. Die schlagartige Motorleistung kann in kritischen Situationen den Fahrer vor unlösbare Probleme stellen.

Sorgen dieser Art hat der Fahrer beim Einsatz von mechanischen Ladern nicht zu befürchten. Im Gegensatz zum Turbolader treibt sie der Motor mittels Kunststoff-Riemen direkt an. Zwei neue, mechanisch getriebene Druck-Erzeuger laufen im Versuch (vergleiche Heft 26/88). Damit bekommt der Drehkolbenlader von Pierburg (Heft 22/88) doppelt Konkurrenzdruck.

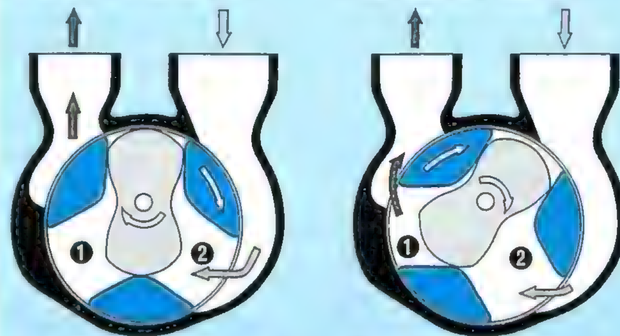
Die beiden Neuerscheinungen, der Ro-Lader vom Turbospezialisten Kühnle, Kopp und Kausch (KKK) und der Mechanische Krei-

So funktioniert der Ro-Lader



A Der knochenförmige Drehkolben beginnt in der Kammer ❷, Luft anzusaugen.

B Die Kammer ❷ füllt sich weiter. In Kammer ❶ ist das Ansaugen beendet.



C In Kammer ❶ beginnt die Verdichtung, und Kammer ❸ beendet das Ausstoßen.

D Jetzt gelangt die komprimierte Luft aus Kammer ❶ zum Brennraum.



Ro-Lader Geringen Platzbedarf und große Laufruhe versprechen die Konstrukteure von KKK.

So funktioniert der Kreisellader

❶ Der Keilriemen treibt den Lader über variable Riemenscheiben an.
❷ Die verstellbaren Riemenscheiben variieren die Übersetzung je nach Motordrehzahl. Niedrige Drehzahl 2:1, hohe Tourenzahl 1:0,8.
❸ Die elektromagnetische Kupplung ermöglicht es, den Lader bei Bedarf zu- oder abzuschalten.
❹ Mittels Hochtreiber-Planetengetriebe wird die Laderdrehzahl um das 15fache erhöht.
❺ Der Verdichter ist nichts anderes als ein halber Turbolader.
❻ Durch den Lufteintritt saugt die Turbine Frischluft an.
❼ Vom Luftaustritt gelangt die komprimierte Luft in die Zylinder.

sellader, eine Entwicklung der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF), arbeiten nach bekannten Verfahren, bieten aber Verbesserungen im Detail.

Wer bei dem Namen Ro-Lader an den NSU Ro 80 denkt, der ist auf der richtigen Fährte. Ein Patent von Felix Wankel nutzen die KKK-Entwicklungs-Ingenieure insgeheim schon seit 1985, um hubraumschwache Otto-Motoren ordentlich unter Druck zu setzen. In dem kompakten Kompressor drehen sich zwei ineinander rotierende Teile. Der innere, knochenförmige Rotationskolben arbeitet in die Aussparungen des Außenläufers hinein. Dieser „atmet“ durch Schlitze an seiner Außenseite Frischluft ein. Während der Drehung verdichtet der Knochen die Luft und stößt sie auf der Auslaßseite ins Ansaugrohr zu den Motorbrennräumen. Die beiden Drehteile laufen berührungslos. Dafür sorgt ein kleines Zahnradpaar im Inneren des Ro-Laders. Damit sind die Bewegungen synchronisiert. Weitere Vorleisten gibt es nicht, und die Drehkolbenmaschine benötigt weder Kühlung noch einen Anschluß an den Ölkreislauf des Motors.

Im Gegensatz zum Ro-Lader nutzt der Mechanische Kreisellader (MKL) von ZF die bewährte Frischluftturbine eines Turboladers zur Druckerzeugung. Nur der Antrieb erfolgt nicht mehr durch die heißen Auspuffgase. Weiterer Unterschied zum Ro-Lader: Der MKL ist für hubraumgrößere Motoren geeignet. Er beatmet bis zu 3,5 Liter Hubraum. Die Leistung: immerhin 300 PS.

Trick gegen das Turboloch

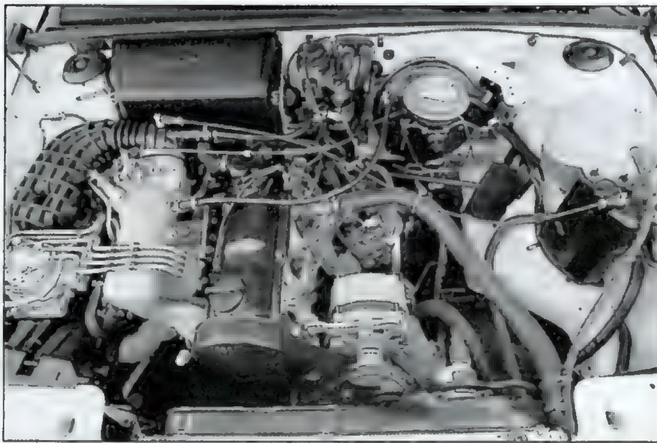
Ein variabler Riemenantrieb sorgt für die Rotation des Frischluftgebläses. Dabei wird die Drehzahl der Turbine bei niedrigen Touren des Motors verdoppelt. Dadurch spricht der Lader früher an. Mit diesem Trick wollen die ZF-Ingenieure dem Turboloch entgegenwirken. Rotiert die Kurbelwelle heftiger, mäßigt der Riementrieb hingegen die Turbinendrehzahl um den Faktor 0,8 – damit der Lader nicht zuviel Luft fördert. Die müßte sonst über ein teures Waste-Gate (Abblaseventil) ins Freie verduften.

Doch ZF wäre nicht ZF, fänden sich keine Zahnräder in der Nähe des Antriebs. Höchst druck- und drehzahlfördernd treibt ein Planetenzahnradsatz die Drehzahl der Frischluftturbine um das Fünfzehnfache in die Höhe. Damit aber nicht genug: Eine elektromagnetische Kupplung zwischen Riementrieb und Planeten-Getriebe schaltet den MKL-Lader wahlweise zu oder ab. Das erweitert die Einsatzmöglichkeiten beträchtlich: Beispielsweise könnte ein Kickdown-Schalter am Gaspedal Extraleistung mobilisieren. Oder der Fahrer wechselt über einen Schalter im Armaturenbrett zwischen einer Sport- und Sparmotorisierung.

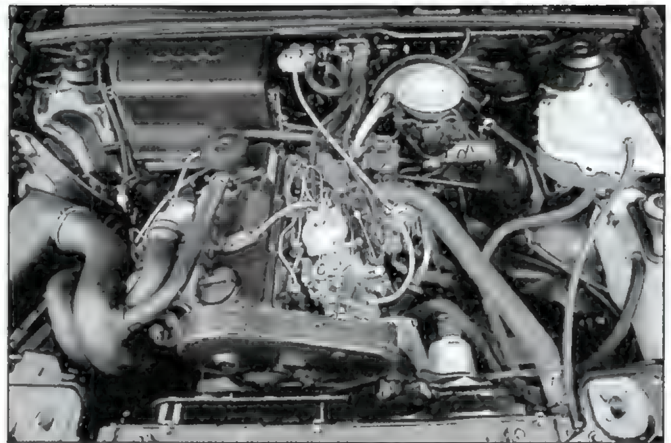
Beide Kompressoren werden von verschiedenen europäischen Automobil-Herstellern intensiv erprobt. Erste Serien-Autos sollen erst zu Beginn der 90er Jahre zu haben sein.

Albert Königshausen

Mechanischer Kreisellader Turbopower ohne Turboloch soll der MKL von ZF liefern.



Der Motorraum des Audi 80 2.0 E. Serienmäßig sorgt ein lambdageregelter Dreiwegekatalysator für die Abgasreinigung.



Der Dieselmotor des 80er ist technisch nicht mehr auf dem letzten Stand. Ein neues Selbstzündertriebwerk ist in Arbeit.

Welche Qualitäten erwarten deutsche Autokäufer vom Fahrzeug ihrer Wahl? Gut aussehen muß es, ein positives Image sollte es besitzen, neben Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit auch viel Fahrspaß von Hause aus mitbringen – Eigenschaften, die auf den Audi 80 zutreffen. Kein Wunder also, daß er nach seiner Präsentation 1986 sofort zu einem Verkaufsbestseller wurde. Über 500 000 Audi 80 konnten die Ingolstädter bisher an den Käufer bringen. Der 80er kommt von seiner Form her gut an. Er wirkt auch im Innenraum gediegen, wertvoll. Sein Fahrverhalten ist gutmütig, und er geht bei allen Motoren sparsam mit dem Kraftstoff um. Selbst so negative Dinge wie das Aufheizen des Innenraumes bei sommerlichen Temperaturen und der zerklüftete, nicht variable Kofferraum halten die Käufer kaum ab.

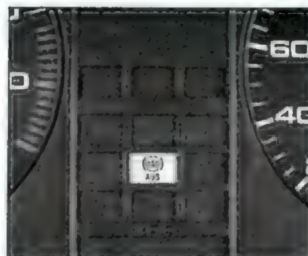
Klarheit gibt es nur bei den Preisen

Ein Problem, das alle Interessenten zu bewältigen haben, ist das Durchforsten der Prospekte mit den zahllosen Ausstattungs- und den 19 Modellvarianten. Audi hat es geschafft, die Listen so lang zu gestalten, daß man glaubt, die „unendliche Geschichte" lesen zu müssen. Euronorm, US-Kat, Quattro-oder Frontantrieb, Diesel oder Benziner – die Verwirrung scheint perfekt.

Insgesamt bietet Audi vier Benzinmotoren und zwei Dieselausführungen an, mit drei beziehungsweise zwei Getriebevarianten. Aber eines ist klar: Wirklich preiswert ist der Einstieg in die Klasse mit den vier Ringen nicht. Auch wenn der einfache 80er mit 24 960 Mark als günstige Offerte erscheint. Dafür gibt's eine viertürige Limousine, einen nach Euronorm entgifteten 1,8-Liter-75-PS-Motor, Viergang-getriebe, die verzinkte Karosserie und seit dem Modelljahr '89 serienmäßig sogar einen von innen verstellbaren rechten Außenspiegel. Die Fahrleistungen des Grundmodells sind mit 176 km/h Höchstgeschwindigkeit respektabel, der Verbrauch mit 8,7 Liter bleifrei Normal angenehm niedrig. Aber spätestens wenn die Ausstattung ein wenig üppiger ausfallen darf, kostet es saftige Aufpreise. Den fünften Gang im Getriebe lassen sich die Ingolstädter mit 600 Mark extra bezahlen. Das arbeitserleichternde, aber veraltete Dreigang-Automatikgetriebe kostet gleich 1810 Mark mehr. Eine schon beim Grundmodell empfehlenswerte Servolenkung, die Serienlenkung ist schwergängig und von Anschlag zu Anschlag sind knapp vier Umdrehungen notwendig, erleichtert die Kurbelarbeit des Fahrers am Lenkrad beim Einparken. Sie erhöht mit 1025 Mark den Anschaffungspreis. Abgaswerte, die nur die Euronorm erreichen (Steuervorteile sind ausge-



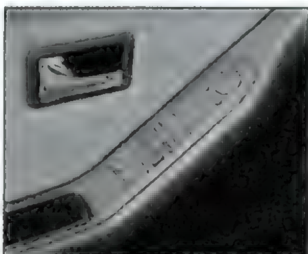
Die exzellenten, aber aufpreispflichtigen Sportsitze des Viertürers stützen den Rücken wirklich dort, wo es notwendig ist.



Alarmiert bei Fehlern: ABS-Warnleuchte.



Das Auto-Check-System kontrolliert neun Funktionen.



Aufpreis: Elektrische Betätigung der Fenster und Spiegel.

Zwei Audi 80 in ihrer sportlichsten Form, serienmäßig ab Werk

Nur der 2.0 E sowie der 2.0 E Quattro sind mit diesem Ausstattungspaket zu ordern. Es kostet rund 5000 Mark Aufpreis, aber enthält 13 Zusatzeinrichtungen, darunter:

- das um 25 mm tiefergelegte Sportfahrwerk.
- Leichtmetallräder.
- Mittelkonsole mit Öldruck- und Öltemperaturanzeige, Voltmeter.
- Servolenkung.
- Sportsitze sowie Fahrersitzhöhenverstellung.
- Heckspoiler aus Alu.
- Sonderlackierung, Heckblende, Rammschutzleisten, lackierte Stoßfängerschürzen.

Im Sturmschritt eroberte der 80er für Audi Marktanteile in der Mittelklasse

laufen), erzielt der Audi 80 mit dem 54 PS starken, laut arbeitenden Dieselmotor. Die schwächste aller möglichen Motorisierungen. Seine Fahrleistungen sind mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h wesentlich bescheidener als die des Basis-Benziners. Dafür reicht eine Tankfüllung des Selbstzünders für über 1000 Kilometer Wegstrecke. Allerdings sollte der Fahrer ein tatsächliches „Dieselgemüt" besitzen, der 1,6-Liter-Motor tritt nämlich sehr gemächlich an. Er läuft unkultiviert, jedes Kommando des Gaspedals quittiert die Maschine mit spürbarem Kippen der gesamten Antriebseinheit, das die Karosserie ehrfürchtig erzittern läßt.

Schongang spart Kraftstoff

Diese Eigenart haben die Techniker beim 26 PS stärkeren, turboaufgeladenen Diesel-Modell (2800 Mark Aufpreis) nur geringfügig besser in den Griff bekommen. Im Verbrauch ist er 0,4 Liter durstiger auf 100 km Wegstrecke als der 80er mit dem schwächeren Dieselmotor. So schafft der Wagen mit dem Turboschriftzug am Heck die Fahrleistungen der 75-PS-Benziner-Ausführung. Die beiden Saug-Diesel erreichen ihre Höchstgeschwindigkeit nur im vierten Gang. Der fünfte ist als Schongang ausgelegt, um die Drehzahl zu vermindern und so den Verbrauch sowie die durchdringenden Arbeitsgeräusche der Maschine auf Autobahnfahrten zu senken.

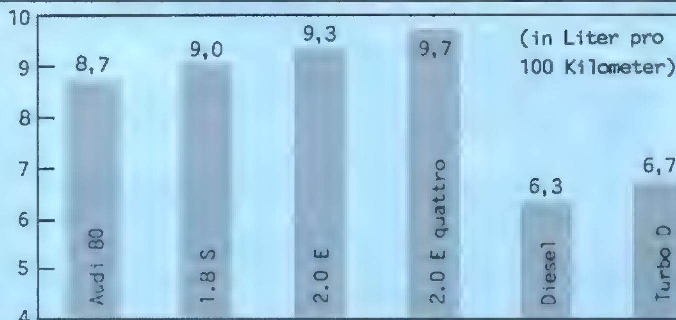
Für die nächst höhere Leistungsstufe bei den Benzinern haben sich bisher fast 60 Prozent der Audi 80-Käufer entschieden. Sie wählten ein Modell der „Audi 80-S-Klasse", häufig aber nicht ohne Gewissenskonflikte: Kaufe ich mir den 90 PS 1,8 S mit Viergang nach Euronorm und meiner Frau einen Zweitwagen, oder entscheide ich mich für das 1,8-S-Spitzenmodell? Denn genau 11 690 Mark beträgt die Preisdifferenz zwischen dem bayerischen Verkaufsrenner in der S-Basisausführung (26 245 Mark) und dem mit geregeltem Dreiwege-Kat nach US-Norm sauberen, gleichstarken 1,8 S Quattro.

Doch der Reihe nach. Der einfache 1.8 S mit dem 90-PS-Vergasertriebwerk erreicht bei der Abgasreinigung nur die lasche Euronorm. Für 1210 Mark mehr ist das gleiche Fahrzeug mit einem lambdageregelten Kat zu haben. Der Vorteil liegt auf der Hand: Bei Smog darf der ganz saubere Audi 80 mit Einspritzmotor noch gefahren werden. Auch beim 80 1.8 S ist der fünfte Gang nur in der Economy-Ausführung zu bekommen. Will man mit dem Wagen zügig unterwegs sein, ist viel Schaltarbeit angesagt, vor allem an langen Autobahnsteigungen. Aber der Fünfte im Getriebe senkt den Spritkonsum um rund einen Liter pro 100 Kilometer auf durchschnittlich 8,7 Liter (Normal bleifrei).

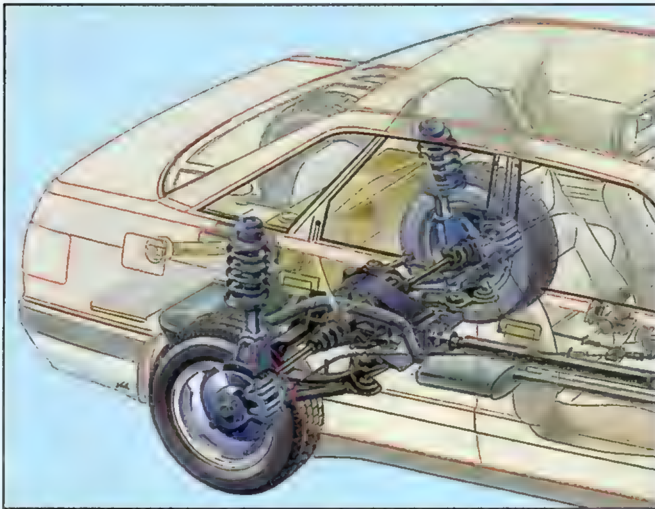
Das derzeit stärkste Modell der 80er-Baureihe ist der

TECHNISCHE DATEN

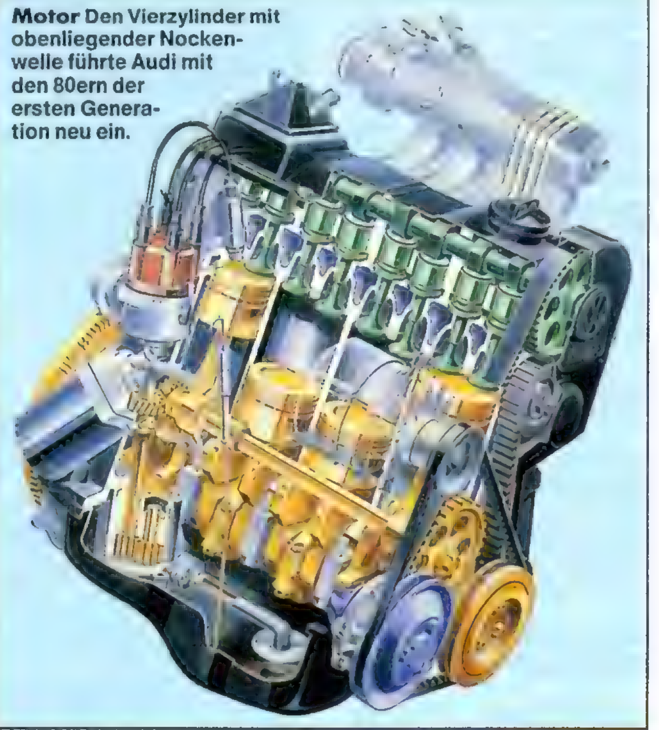
	Audi 80	1.8 S	2.0 E	quattro	diesel	turbo D
Motor						
Zylinderzahl/Einbaulage	vier in Reihe/vorn längs					
Motorblock/Zylinderkopf	Grauguß/Leichtmetall					
Nockenwelle/Antrieb	eine obenliegende/über Zahnriemen					
Ventilbetätigung	Tassenstößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich					
Gemischaufbereitung	Register-vergaser	Register-vergaser	Bosch KE-Jetronic	Bosch KE-Jetronic	Verteiler-Einspritzpumpe	Verteiler-Einspritzpumpe/Turbolader
Zündanlage	elektronische Zündung		Kennfeldzündung		–	–
Bohrung/Hub	81,0/86,4 mm	81,0/86,4 mm	82,5/92,8 mm	82,5/92,8 mm	76,5/86,4 mm	76,5/86,4 mm
Hubraum effektiv/St	1781/1760 m²	1781/1760 m²	1984/1964 m²	1984/1964 m²	1588/1565 m²	1588/1565 m²
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	9,0:1	10,5:1	10,5:1	23,0:1	23,0:1
Max. Leistung bei	55 kW/75 PS 4500/min	66 kW/90 PS 5500/min	83 kW/113 PS 5300/min	83 kW/113 PS 5300/min	40 kW/54 PS 4800/min	59 kW/80 PS 4500/min
Max. Drehmoment bei	140 Nm 2500/min	142 Nm 3300/min	170 Nm 3250/min	170 Nm 3250/min	100 Nm 2700/min	155 Nm 2800/min
Abgasreinigung	ungeregelter Katalysator		geregelter Katalysator		–	–
Kraftübertragung/Fahrwerk						
Kupplungsbetätigung	hydraulisch					
Antrieb	auf die Vorderräder			Allrad	auf die Vorderräder	
Getriebeübersetzung	3,55/1,86/1,16/0,84/0,68:1		3,55/2,11/1,30/0,94/0,79:1	3,55/1,86/1,16/0,89/0,73:1	3,55/1,86/1,16/0,84/0,68:1	
Achsübersetzung	4,11:1			4,56:1	4,11:1	
Radaufhängung vorn	Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Querstabilisator					
Radaufhängung hinten	Torsionskurbelachse mit Panhardstab und Feder-Dämpfer-Einheit			einzeln, Feder-Dämpfer-Einh., Querlenker	Torsionskurbelachse mit Panhardstab und Feder-Dämpfer-Einheit	
Bremsen	vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen		Scheiben-bremsen, vorn innenbelüftet	ABS, Scheiben-bremsen, vorn innenbelüftet	vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen	
AUTO ZEITUNG Meßwerte						
Beschleunigung 0–40 km/h	3,3 s	3,1 s	2,7 s	2,2 s	4,2 s	3,1 s
0–100 km/h	15,9 s	13,7 s	11,1 s	10,9 s	23,6 s	15,5 s
0–1000 m	36,5 s	34,9 s	32,6 s	32,4 s	41,4 s	36,7 s
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h	187 km/h	198 km/h	195 km/h	150 km/h	173 km/h
dabei Tachoanzeige	185 km/h	198 km/h	214 km/h	215 km/h	163 km/h	181 km/h
Elastizität 4./5. Gang 60–100 km/h	15,0/19,6 s	14,5/22,4 s	11,4/15,1 s	12,2/17,1 s	25,5/39,0 s	14,6/21,7 s
Innengeräusche in dB(A) bei 50 km/h im 3. G.	66	63	60	64	66	67
bei 100 km/h im 3./4. G.	80/75	73/72	73/73	76/73	73/73	74/72
bei Höchstgeschw.	80	81	81	84	78	79
Testverbrauch	8,7 l/100 km	9,0 l/100 km	9,3 l/100 km	9,7 l/100 km	6,3 l/100 km	6,7 l/100 km
Tankinhalt	68 Liter	68 Liter	68 Liter	70 Liter	68 Liter	68 Liter
theoret. Reichweite	781 km	755 km	731 km	721 km	1079 km	1014 km
Kraftstoff	Norm. bleifrei	Norm. bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei	Diesel	Diesel



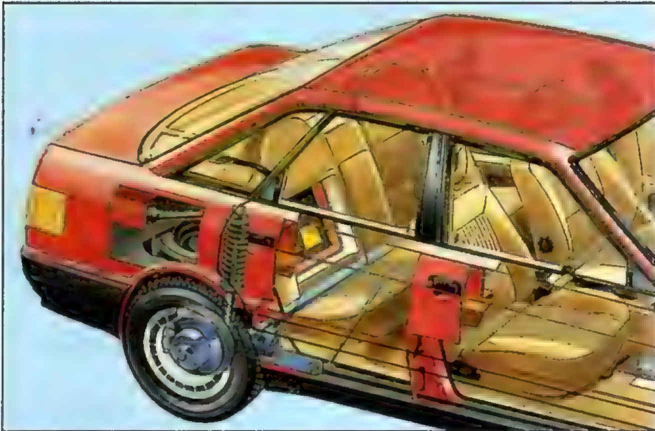
Der Kraftstoffverbrauch differiert bei den einzelnen Ausführungen nicht gravierend. Der 80er ist ein Sparkünstler.



Audi 80 quattro Der Vierradantrieb macht eine Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen notwendig.



Motor Den Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle führte Audi mit den 80ern der ersten Generation neu ein.



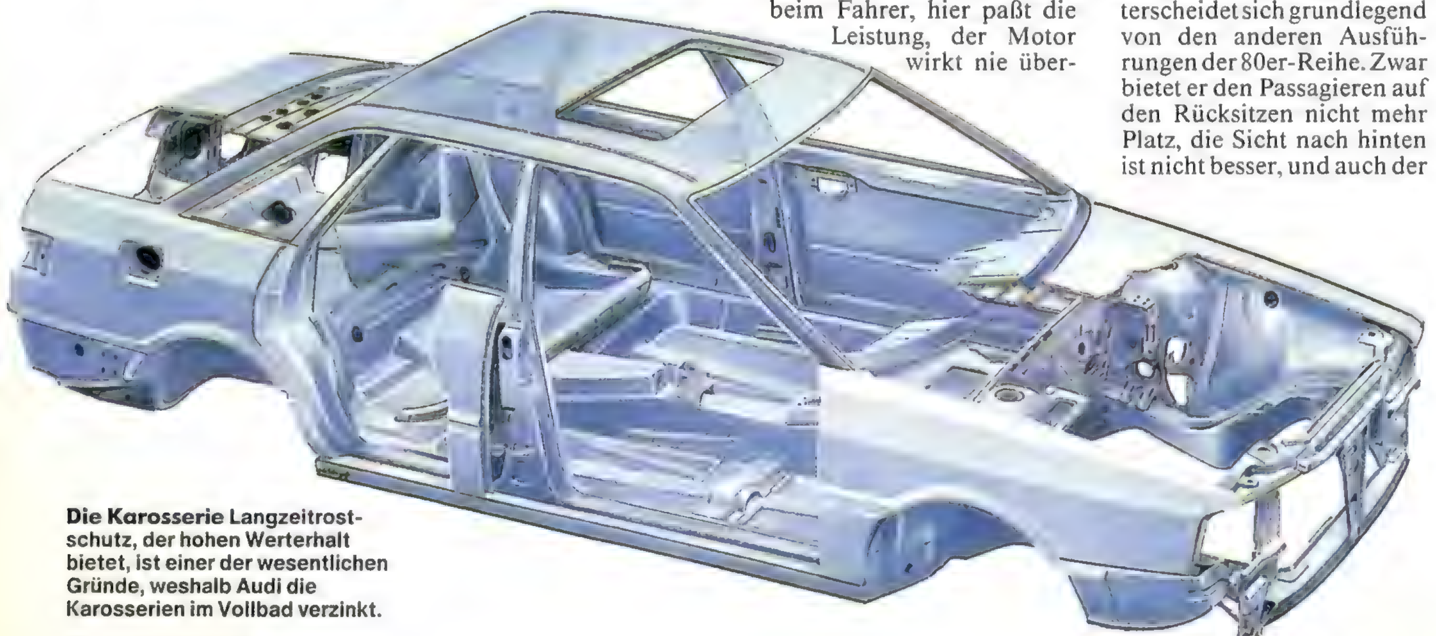
Audi 80 2.0 E Schon in den Vorgängermodellen tat die starre Hinterachse ihren Dienst, heute ist sie leicht modifiziert.

Moderne Automobiltechnik – im Audi 80 ist sie konsequent und ohne Kompromisse umgesetzt

113 PS starke 2.0 E. Nach den Werksferien, im August 1988, ließen die Ingolstädter das 1,9-Liter-Modell auslaufen. Käuferklagen über mangelndes Drehmoment und hohe Motordrehzahlen behoben die Techniker simpel: Der Kolbenhub wuchs bei gleichbleibender Bohrung der vier Zylinder um jeweils 6,4 mm. Das Ergebnis ist ein auf 170 Nm gestiegenes Drehmoment bei gleicher Leistung von 113 PS, die jedoch nun schon bei 5 300 Umdrehungen der Kurbelwelle anstehen gegenüber früheren 5 800/min.

Der 2.0 E hinterläßt den harmonischsten Eindruck beim Fahrer, hier paßt die Leistung, der Motor wirkt nie übermäßig laut oder gar angestrengt. Darüber hinaus wurde die Übersetzung des vierten und fünften Ganges leicht verkürzt, so daß sich der Fronttriebler flotter bewegen läßt. Der 2.0 E erreicht seine Höchstgeschwindigkeit von 202 km/h im Fünften. Und subjektiv besitzt der neue Motor eine bessere Durchzugskraft, der Audi läßt sich schaltfauler fahren. Das hat seinen Preis: Gegenüber dem 1.9 E ist heute ein Mehrpreis von 1450 Mark fällig.

Die Spitze in der 80er-Modellpalette bildet der mit permanentem Allradantrieb ausgestattete Quattro. Er unterscheidet sich grundlegend von den anderen Ausführungen der 80er-Reihe. Zwar bietet er den Passagieren auf den Rücksitzen nicht mehr Platz, die Sicht nach hinten ist nicht besser, und auch der



Die Karosserie Langzeitrostschutz, der hohen Werterhalt bietet, ist einer der wesentlichen Gründe, weshalb Audi die Karosserien im Vollbad verzinkt.

Kein Diesel muß vor Kälte zittern.



Damit Ihr Diesel gut durch die kalte Jahreszeit kommt, braucht er einen Kraftstoff, der noch im tiefsten Winter höchste Leistung bringt. Der sich sauberer tanken läßt und besser verbrennt, der deshalb weniger raucht und sparsam im Verbrauch ist – und vor allem sicher gegen Frost. Diese Sicherheit bietet Ihnen Esso Super Diesel. Es ist fließfähig und damit frostsicher bis –22°C.

Und das geben wir Ihnen schriftlich. Mit dem Esso Frost-Schutzbrief für PKW und Kombi, den Sie ausschließlich an Esso Stationen erhalten. So können Sie sich auch im Winter auf Ihren Diesel verlassen.

Esso Super Diesel.
Wirtschaftlich weiterkommen.

zerklüftete Kofferraum geriet mit 280 Litern Kapazität bescheiden. Zwei Motorisierungsstufen stehen zur Auswahl: 1,8-Liter mit 90 PS (nach Euronorm 36 725 Mark Basispreis, US-Norm zuzüglich Kat-Aufschlag) oder der 2.0 E mit 113 PS (40 320 Mark Basispreis). In den hohen Grundpreisen ist aber serienmäßig schon ein ABS-Bremssystem (sonst 2697 Mark Aufpreis) und das Fünfgang-Getriebe enthalten. Trotzdem bleibt noch eine stolze Differenz von rund 7000 Mark gegenüber den Fronttrieblern. Die Anschaffung will gut überlegt sein, denn auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist dieser Mehrpreis aufgrund eines höheren Wertverlustes kaum wieder hereinzuholen. Aber sportlich ambitionierte Fahrer werden trotzdem von den Quattros angetan sein. Dank des Vortriebs an vier Rädern, einer günstigeren Gewichtsverteilung sowie einer Einzelradaufhängung statt der Torsionskurbelhinterachse legt ein Quattro ein besseres Fahrverhalten als die frontangetriebenen, kommod abgestimmten Ausführungen an den Tag.

Quattrophonie auf vier Rädern

Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der 2.0 E Quattro mit 195 km/h. Obwohl sein Gewicht höher ist als das der Fronttriebler, konsumierte er durchschnittlich nur 9,7 Liter (bleifrei Super) pro 100 km auf unserer Verbrauchsmeßstrecke. Ein Erfolg der aerodynamisch günstig geformten Karosserie. Das zwangsläufig auftretende Hitzeproblem des Innenraums bei Sonneneinstrahlung läßt sich gegen 552 Mark Preisaufschlag mildern: mit chrombedampftem Wärmeschutzglas. Die bessere Lösung ist jedoch eine Kombination mit Schiebe-/Aufstelldach (Aufpreis: 990 Mark, elektrisch betätigt 1815 Mark mehr). Soll gar eine Klimaanlage den Komfort verbessern, ist ein Mehrpreis von 2625 Mark fällig.

Auch in puncto Fahrwerk bietet Audi eine Vielzahl von Detaillösungen, die kaum Wünsche offenlassen. Mit einem Ausstattungspaket für den 2.0 E (Aufpreis: 4820

Ausstattung Audi 80

	1.8	1.8 S	2.0 E	2.0 E q	D	TD
Analoguhr	●	–	–	–	–	–
Zwei Außenspiegel innen verstellbar	●	●	●	●	●	●
Zwei Außenspiegel elektrisch	364,–	364,–	364,–	364,–	364,–	364,–
Drehzahlmesser/ Digitaluhr	301,–	●	●	●	301,–	301,–
Fahrersitz höhenverstellbar	177,–	177,–	177,–	177,–	177,–	177,–
Fensterheber v./h. / Außenspiegel (elektrisch)	2047,–	2047,–	2047,–	2047,–	2047,–	2047,–
Klimaanlage	2652,–	2652,–	2652,–	2652,–	–	–
Procon-ten	1017,–	1017,–	1017,–	1017,–	1017,–	1017,–
Schiebedach mechanisch	990,–	990,–	990,–	990,–	990,–	990,–
Sitzbezüge in Wollstruktur	698,–	698,–	698,–	698,–	698,–	698,–
Sitzbezüge in Velours	1244,–	1244,–	1244,–	1244,–	1244,–	1244,–
Sitzbezüge in Leder	3681,–	3681,–	3681,–	3681,–	3681,–	3681,–
Sportsitze vorn	667,–	667,–	667,–	667,–	667,–	667,–
Sonnenschutzrollo	219,–	219,–	219,–	219,–	219,–	219,–
Zentralverriegelung	584,–	584,–	584,–	584,–	584,–	584,–
Automatikgetriebe	1810,–	1820,–	1210,–	–	–	–
Anhängevorrichtung	695,–	695,–	917,–	917,–	685,–	917,–
ABS	–	–	2394,–	●	–	–
Bremskraftregler	209,–	●	●	●	209,–	●
Dachträger	398,–	398,–	398,–	398,–	398,–	398,–
Fünfganggetriebe	600,–	600,–	●	●	600,–	●
Generator 90 Amp.	193,–	193,–	193,–	193,–	193,–	193,–
Leichtmetallräder 6 J x 14	1190,–	1190,–	1190,–	1190,–	1190,–	1190,–
Nebelscheinwerfer	374,–	374,–	374,–	374,–	374,–	374,–
Nebelschlußleuchte	●	●	●	●	●	●
Reifen 195/60 R 14	362,–	362,–	362,–	362,–	362,–	362,–
Servolenkung	1025,–	1025,–	1025,–	1025,–	1025,–	1025,–
Sportfahrwerk	–	424,–	424,–	424,–	–	–
Basispreis	24960,–	26245,–	30440,–	40320,–	25565,–	28365,–

– = nicht lieferbar ● = Serie

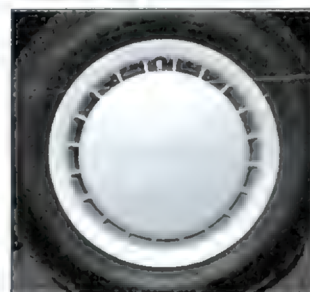
Kosten

	Audi 80	Audi 80 1.8 S	Audi 80 2.0 E	Audi 80 quattro	Audi 80 Diesel	Audi 80 Turbo D
Steuer	34 Monate steuerfrei, danach: 13,20 DM/ 100 cm³	34 Monate steuerfrei, danach: 13,20 DM/ 100 cm³	19 Monate steuerfrei, danach: 13,20 DM/ 100 cm³	19 Monate steuerfrei, danach: 13,20 DM/ 100 cm³	21,60 DM/ 100 cm³	21,60 DM/ 100 cm³
Haftpflicht *	1067,90	1157,10	1203,30	1203,30	926,10	1157,10
Vollkasko	913,50	1136,10	1369,20	1369,20	1241,10	1369,20

* Agrippina, Haftpflicht RL 3, Teilkasko R 2 ohne SB, Vollkasko R 2, 650 Mark SB



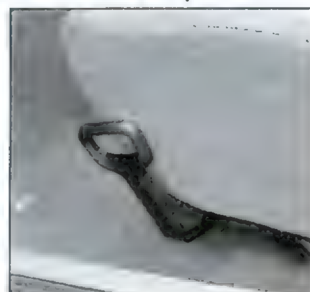
Zu knapp bemessen ist das Volumen des Kofferraums.



Schlicht wirkt die Serienrad-Abdeckung des Audi 80.



Formschöne Aluräder kosten zum Teil satte Aufpreise.



Empfehlenswert ist die Fahrersitz-Höhenverstellung.

Mark) sowie den Quattro (Aufpreis: 4980 Mark) kann der 80er gleich „in seiner sportlichsten Form" auftreten. Unter anderem gehören dazu fünf Leichtmetallräder, ein um 25 mm abgesenktes Sportfahrwerk mit Gasdruckdämpfern, Alu-Heckspoiler, Sonderlackierung (Perleffekt) und Sportsitze mit Höhenverstellung.

Ist ein Käufer nicht bereit, fast 5000 Mark mehr auf den

Kaufpreis draufzulegen, so lassen sich die Komponenten auch einzeln ordern. Vor allem das straff, aber nicht unkomfortabel abgestimmte Sportfahrwerk (424 Mark Mehrpreis) ist empfehlenswert. Das bekannt schwammige Fahrverhalten der normalen Audi 80 läßt diese Zusatzausstattung als notwendig erscheinen. Die starke Karosserie-Seitenneigung bei Kurvenfahrten wird geringer, insgesamt rollt der Ingolstädter bei höherem Tempo erheblich fahrstabiler über den Asphalt.

Ein Stahlseil als Rettungsanker

In der Innenraum-Sicherheit geht Audi einen ganz neuen Weg. Statt eines Airbags gibt es das procon-ten-System, das für 1017 Mark zusätzlich geliefert wird – eine sinnvolle Ausstattungsergänzung. Der Vorteil: Zumindest bei einem Frontalaufprall über 25 km/h wird das Lenkrad mit Hilfe eines Seilzuges aus der Aufprallzone des Fahrers gezogen, die vorderen Gurte werden zusätzlich gestrafft.

Wird mehr Wert auf Bedienungskomfort gelegt, ist fast alles zu haben: von elektrischen Fensterhebern über eine Zentralverriegelung bis hin zur elektrischen Verstellung (inclusive Heizung) für die Außenspiegel.

Fazit: Schon das Grundmodell des Audi 80 ist, langfristig betrachtet, eine gute Wertanlage. Dank vollverzinkter Karosserie und solider Verarbeitung werden sich die Gebrauchtwagenpreise weiterhin auf hohem Niveau bewegen. Selbst mit der 75-PS-Motorisierung ist er ein angenehmer, ausgewachsener, langstreckentauglicher Reisewagen für eine (höchstens) vierköpfige Familie. Außerdem halten großzügig bemessene Wartungsintervalle und günstige Verbrauchswerte die Betriebskosten im Rahmen.

Beim Ordern von Extras sollte man jedoch die Aufpreise im Auge behalten. Tut man's nicht, kann ein Audi 80 leicht die Preisregion nahe der 50 000-Mark-Grenze erreichen. Dann beginnt aber der nächste Konflikt: Da gibt's ja noch die 90er-Modellreihe und die größeren 100er-Typen. Oder das brandneue Audi Coupé, Kaufpreis rund 62 000 Mark. Mittelklasse heißt bei Audi schon längst nicht mehr, daß auch die Preise mittelmäßig sein müssen.

Franz Hoffmann (Text)
Manfred Daun (Dokumentation)

Drei Modelle, die besonders zu empfehlen sind



Selbst das Grundmodell des Audi 80 wirkt nicht billig.

Der Einsteiger

Das vergleichsweise preiswerte Grundmodell des 80er wird gerne von Einsteigern in die Audi-Mittelklasse bevorzugt. Für rund 25 000 Mark bietet die Basisausführung eine sachlich nüchterne Zweckausstattung ohne Schnörkel und Zierat. Die Stärken des Audi 80 Standard liegen in der formschönen, ansprechenden Karosserie, in seiner Zuverlässigkeit und in seinem hohen Werterhalt. Von Fahrern immer wieder bemängelt wird allerdings die schlechte Übersicht nach hinten und die eingeschränkte Kopffreiheit für Hinterbänkler. Sportlichen Biß läßt der 75-PS-Motor vermissen, aber zum Mitschwimmen reicht die Leistung allemal, wenn die vier oder fünf Gänge zügig geschaltet werden.



Seit den Werksferien mit überarbeitetem Motor: Der 2.0 E

Der Harmonische

Nach seiner Motorüberarbeitung wirkt der 2.0 E als der Harmonischste in der 80er-Modellpalette. Gleichgültig, ob auf Kurz- oder Langstrecke, die 113 PS Leistung stehen in der richtigen Relation zum Fahrzeuggewicht. Spontan und ohne lästige Geräuschentwicklung tritt der Motor an. Doch der Wagen leidet wie alle Audi 80 unter der weichen Motorlagerung, so daß beim spontanen Beschleunigen die Antriebseinheit kippt. Hier sind umfangreiche Verbesserungen in Arbeit. Wann sie in die Produktion einfließen werden, ist aber noch offen. In der Serie ist die Feder-Dämpfer-Abstimmung auch beim 2.0 E komfortabel ausgelegt. Deutlich mehr Fahrbahnkontakt vermittelt das straffere Sportfahrwerk.



Sportlichkeit und High-Tech sind Trumpf beim 2.0 E Quattro.

Der Sportliche

Nur rund drei Prozent der Audi 80-Käufer entschieden sich bisher für das Spitzenmodell Quattro. Einer der Gründe liegt im recht hohen Anschaffungspreis. Aber modernste Allradtechnik, Einzelradaufhängung und viel Fahrspaß lassen die Relationen wieder stimmen. Nachteilig wie bei allen 80ern ist der stark zerklüftete, kleine Kofferraum. Da hilft es wenig, daß der Quattro eine Durchlademöglichkeit für einen Skisack besitzt. Die Höchstgeschwindigkeit fällt gegenüber den gleichstarken Fronttrieblern ab. Aber sind 7 km/h weniger so wesentlich? Wer dieser Meinung ist, der greift halt zum zugegeben noch teureren 90 Quattro. Dafür hat der dann auch einen Zylinder mehr unter der Haube.

Das formvollendete Blechkleid des Bayern ließ ihn gleich zum Käuferliebling aufsteigen

Das Chip-Wunder

Ein winziger Mikro-Chip macht's möglich: Richtig programmiert, entlockt er Motoren bis zu 50 PS mehr. Neue Kolben, Pleuel oder Nockenwellen bleiben im Regal.

Mechaniker Peter Meier stimmt den neu programmierten Chip individuell auf den Kundenwagen ab.

Am Anfang war das Wort. So sprachen die göttlichen Spezialisten für Auto-Elektronik aus den Stämmen Bosch, VW, Magneti Marelli und deren Jünger: Wahrlich, wir sagen Euch, unsere Chips sind wohlgetan, sie wirken Wunder. Und das Wort nahm technische Gestalt an. Ob Motronic oder Digifant — das Mysterium der Bits und Bytes brachte frohe Botschaft übers Land: Notorische Spritsäufer zügelten ihren Durst, abgeschlaffte Autoherzen schlugen wieder kräftig, schlappe Spurter standen plötzlich in Saft und Kraft.

Trotzdem: Von Paradies noch keine Spur. Andersgläubige murrten, es könne noch viel mehr Leid kuriert werden. Doch die Chip-Götter wehrten der Ketzer, die vom Baum der Erkenntnis naschen wollten. Ihre elektronischen Heilslehren sollten undurchschaubar bleiben. Die Goliaths waren sich ihrer Macht sicher.

Kraftzwerg in Originalgröße: Der neue Chip (Kreis) steigert die Leistung und verbessert den Drehmomentverlauf.



Denkstube: Im 800 000-Mark-Labor (hier nur ein Mini-Ausschnitt) entschlüsselt Bernd Holz die Geheimnisse der Motor-Elektronik.



Vergleich: Seinem Serienbruder fährt der schlichte VW Polo G 40 von JR (r.) dank neuem Chip auf und davon — Spitze 210 km/h.

Programm in zwei Tagen geknackt

Bis David die Schleuder zückte. „Das Computer-Programm für die Motronic des Peugeot 205 GTI Kat habe ich in zwei Tagen geknackt", berichtet Bernd Holz emotionslos. Teuflisch. Denn der bescheidene Mensch haucht auch noch frischen Odem in den Motor: 10 Mehr-PS für etwa 900 Mark sind da erst der Anfang.

Chip-Tuning heißt der neue Zauber. Statt umständlicher Eingriffe in den Motor, statt neuer Kolben, Pleuel oder Nockenwellen verhilft ein unsichtbares Computer-Programm für die Motor-Elektronik zu mehr PS.

Im schlichten Einfamilienhaus des Diplom-Ingenieurs in Bergheim nahe Köln nimmt das Labor fast das gesamte Erdgeschoß ein. In dem Sammelsurium von Meßinstrumenten, Computern, Druckern und Autoersatzteilen steckt viel Geld: 300 000 Mark für Hardware, 500 000 Mark für Software.

„Will ich die Elektronik eines Autos entschlüsseln, muß ich das Auto auf den Labortisch holen", sagt Holz. Dazu karrt der Tüftler mit der zehnjährigen Erfahrung aber nicht ein komplettes Mobil in die Wohnung. Holz besorgt sich ganz legal über einen Vertragshändler das intelligente Gehirn des Motors — etwa das Steuergerät einer Bosch-Motronic — und einen kompletten Motor-Kabelbaum. Sämtliche Bezugsgrößen, wie Motordrehzahl, Kühlwassertemperatur oder angesaugte Luftmasse, werden mit Hilfe eines Personal-Computers (PC) simuliert, der entsprechende Impulse an die Sensorleitungen schickt.

Dazu ein Beispiel: Die Information „60 Grad Kühlwassertemperatur" bekommt der Motor-Computer als unverwechselbares elektrisches Signal mitgeteilt. Dieses Signal läßt Holz vom separaten PC nachbilden. Computer unter sich, sozusagen. Das Programm für den PC hat Holz natürlich auch selbst geschrieben.

Das Problem dabei: „Im Auto kommen die verschiedensten Sensoren und Impulsgeber zum Einsatz", erklärt der Spezialist. „Sie teilen ihre Nachrichten durch einen geänderten elektrischen Widerstand mit oder durch verschiedene Frequenzen oder unterschiedliche Ausgangsspannungen.

Fotos: Bernd Ebener

Es gibt sogar Kombinationen von Strom-, Spannungs- und Frequenzveränderungen." Da herauszufinden, welcher Sensor welche Sprache spricht, ist nicht leicht.

Ein Programm am Motorprüfstand bei laufendem Triebwerk zu knacken, klappt nicht. „Viel zu ungenau und nicht reproduzierbar", winkt Holz ab. Schon minimale Störfaktoren, wie zum Beispiel ein Drehzahlpendeln um 50/min, machen die Arbeit zunichte.

Wenn der Motor auf dem Labortisch erst einmal „läuft", beginnt für den Elektronik-Tüftler die Fummelarbeit: „Ich muß für jeden Betriebszustand das Kennfeld entschlüsseln. Ob der Motor mit 800/min oder 8000/min läuft, ob er kalt ist oder warm." Das kostet Zeit. Moderne Systeme haben zudem verschiedene Programme gespeichert. „Denken Sie an Motoren mit Klopfsensor. Für den Betrieb mit Super- oder Normalbenzin gibt es separate Programme. Die muß ich kennen."

Leistung aus der Schublade

Wie Holz nun den Software-Geheimnissen auf die Spur kommt, das will er allerdings nicht verraten: „Dann könnte ich den Laden gleich dichtmachen."

Sind die elektronisch codierten Informationen erst einmal enträtselt, muß der Renault-Alpine-Fahrer „nur noch" neue Informationen, also eine neue Software, auf den Chip schreiben. Damit das schneller geht, hat er für die wichtigsten Autotypen schon einen selbstgestrickten Standard-„EPROM" in der Schublade – einen programmierbaren Mini-Speicher, in dem wichtige Eckdaten abgelegt sind.

Nur den EPROM-Mini-Kraftchip zu tauschen genügt aber nicht. „Es gibt so viele Motronic-Versionen, da kann man leicht etwas verschlimmbessern", weiß der Bergheimer. Denn so, wie die Autoindustrie Modellpflege durch andere Stoßstangen oder Polster betreibt, so wird auch die Software der Auto-Elektronik ständig verbessert.

Deshalb passen Holz und sein Mechaniker Peter Meier einen Standard-Chip individuell dem Kundenwagen an: „Das muß schon wegen der Serienstreuung sein." Einfach nur Chips tauschen, fertig – das Ergebnis wäre unbefriedigend.

Der gute Ruf des Tüflers hat sich weit herumgesprochen: Viele namhafte Tuner vertrauen auf sein Know-how. Das Angebot für Zusatz-PS und besseren Drehmomentverlauf reicht von Audi über BMW, Ford, Lancia, Opel, Porsche, Peugeot bis hin zu VW. Bei Saugmotoren sind mit Elektronik-Tuning leicht 10 Prozent Mehrleistung drin, bei aufgeladenen Motoren 20 bis 25. Der Mikro-Computer regelt oft auch den Ladedruck...

Chip, Chip, hurra: Motortuning wird besser und preiswerter



Schneller als ein VW Golf GTI 16 V, elastischer als ein Porsche 944 S 2: VW Polo G 40 mit 130 PS dank Elektronik-Tuning.

TECHNISCHE DATEN

VW Polo G 40 JR

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, Ventile durch Tassenstößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich betätigt, elektronisch geregelte Benzineinspritzung und Zündung (VW Digifant), mechanischer Kompressor (VW G-Lader) über Doppelkeilriemen angetrieben, Ladeluftkühler.

Bohrung/Hub	75,0/72,0 mm
Hubraum eff./Steuer	1272/1263 cm³
Verdichtungsverh.	8,0:1
Max. Leistung	96 kW/130 PS
bei	5800/min
Max. Drehmoment	165 Nm
bei	3600/min
Literleistung	106,1 PS/l
Lichtmaschine	910 W
Batterie	12 V/36 Ah
Kühlflüssigkeit	6,5 Liter
Motorölmenge	3,5 Liter
Kraftstoffsorte	Super verbleit

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchroniertes Fünfgang-Getriebe, Frontantrieb, Getriebeübersetzungen I.–V. Gang: 3,46/2,09/1,47/1,10/0,85:1, R.-Gang 3,38:1, Achsübersetzung 3,33:1.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Querlenkern und Querstabilisator, hinten Koppellenkerachse mit Feder-/Dämpfereinheit, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen.

Radgröße	5½ J x 13
Reifengröße	175/60 HR 13

Abmessungen/Gewichte

Länge	3655 mm
Breite	1590 mm
Höhe	1355 mm
Leergewicht	805 kg
zul. Gesamtgewicht	1230 kg
Zuladung	425 kg

Fahrleistungen

AUTO ZEITUNG Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung	
0-40 km/h	2,3 s
0-60 km/h	3,7 s
0-80 km/h	5,3 s
0-100 km/h	7,7 s
0-120 km/h	10,1 s
0-140 km/h	14,3 s
0-160 km/h	19,6 s
0-1000 m	28,7 s
Elastizität im 4./5. Gang	
60-80 km/h	3,1/4,8 s
60-100 km/h	6,3/9,4 s
60-120 km/h	9,5/14,0 s
60-140 km/h	13,3/19,2 s

Preis

Basispreis (einschließlich Elektronik-Tuning und Ladedruck-Erhöhung) 25 036 Mark.

Ein Ford Sierra Cosworth kommt bei Holz auf standfeste 260 PS, vom TÜV auf einem Rollenprüfstand gemessen. „Weil der Motor durch die Mehrleistung thermisch höher belastet wird, liefern wir das Cossi-Programm aber nur mit anderen Kerzen, einem größeren Kühler und zusätzlichen Kühlluftschlitzen," erklärt Holz. Preis: 1950 Mark.

Bei Kat-Mobilen muß er die Lambda-Sonde anpassen und oft auch den Abgasreiniger gegen standfestere Exemplare tauschen, damit der Kat nicht verglüht.

Unglaubliche Durchzugskraft

Wie sich ein elektronisch getuntes Auto fährt, konnte AUTO ZEITUNG mit einem VW Polo G 40 von JR erleben (Joseph Reip, bekannt als Carat- und Dimma-Lieferant). Dank neuem Chip und minimal erhöhtem Ladedruck leistet der kleine Schwarze 130 statt 115 PS. Die Fahrleistungswerte (siehe Tabelle) sprechen für sich. Was jedoch viel mehr begeistert als die 210 km/h Spitze und der schnelle Spurt, ist das enorme Durchzugsvermögen im vierten und fünften Gang. Das macht der Polo G 40 von Hause aus schon nicht schlecht, doch wie das JR-Mobil bei jeder Drehzahl, bei jeder Gaspedalstellung umgehend in den Asphalt beißt – schier unglaublich. Der Preis für dieses Extra: 950 Mark.

Chip-Tuning eröffnet noch andere Perspektiven. „In ein Steuergerät passen locker zwei EPROMs, einer mit einer Economy-Auslegung, der andere mit einem Power-Programm", sagt Bernd Holz. Umschaltbar per Knopfdruck. Oder: Eine bessere Motor-Software ließe sich mittels Datenfernübertragung von einem Autowerk zu den Vertragshändlern schicken. Die könnten dann vor Ort dem Kunden bei der Inspektion eine frische Motronic-Version überspielen.

Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt: Mit einem Akustikkoppler sind sogar Mehr-PS per Telefon denkbar. Und das wäre ein echtes Wunder. **Sebastian Gierich**

Aktuelle Markt-Preise und Bleifrei-Tips (M – Z)

Zehn Autos zur Wahl

Nach wie vor liegt der Gebrauchtwagenmarkt in winterlicher Agonie, seit dem letzten Marktbericht vor zwei Wochen hat sich daran nichts geändert. Deshalb stellen wir diesmal zehn statt acht Autos aus zweiter Hand vor, zu Preisen von 3000 bis 25 000 Mark.

Bis 3000 Mark



Renault R 4 GTL von 1982 zu 3000 Mark. Seine Produktion läuft gerade aus. Außer Nostalgie bleibt aber nicht viel gute Erinnerung, denn der R 4 war stets fatal rostanfällig und von zahlreichen Mängeln geplagt. Besser: Mazda 626 oder Fiat Panda 1981, Skoda, Lada oder Talbot Samba von '83.

Bis 5000 Mark



Volkswagen 1200 L aus dem Jahr 1984 für 5250 Mark. Da weiß man, was man hat – auch wenn dieser Käfer aus Mexiko kommt. Im Winter auf Neuschnee einem Allradauto ebenbürtig. Moderner, aber kaum zuverlässiger: Saab 99, Volvo 340 und Opel Kadett von 1982, VW Golf CL von 1981.

MARKE/TYP	kW/PS	K	Neupr.	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
MAZDA	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02172) 596-1*										
323 LX/323	44/60	2	14995	9850 ●	8850 ●	7850 ●	6300 ●	5450 ●	4600 ●	3850	–
323 GT 1.6i	77/105	2	21590	14350	12950	11550	–	–	–	–	–
323 GLX D	42/57	2	**19300**	**12050**	**10750**	–	–	–	–	–	–
626 LX 1.6	59/80	2	19500	12600 ●	11100 ●	9800 ●	8250 ●	7150 ●	3600	2800	2050
626 LX 2.0 D	46/62	3	20400	12900	11400	10000	8100	–	–	–	–
626 GLX 2.0	74/100	2	20750	13400 ●	11800 ●	10300 ●	8700 ●	7400 ●	–	–	–
626 GLX 2.0 Coupé	74/100	2	21300	13800 ●	12100 ●	10700 ●	9000 ●	7700 ●	–	–	–
929 2.0i GLX	88/120	3	25360	15400	13400	11400	9600	–	–	–	–
RX 7	83/113	3	32200	–	17100 ●	14900 ●	12900 ●	10100 ●	8400 ●	6900 ●	–
MITSUBISHI	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: W. Kuhnert: Tel. (06147) 207-208*										
Colt 1200 GL	40/55	2	13990	–	8200 ●	7200 ●	6300 ●	5400	4650	3900	3200
Colt 1200 GL	44/60	2	15290	9900 ●	8800 ●	–	–	–	–	–	–
Colt 1600 Turbo ECI	92/125	2	21300	–	–	10700 ●	9300 ●	–	–	–	–
Space Wagon 1800 GLX	66/90	3	23390	13450 ●	11850 ●	10350 ●	8950 ●	–	–	–	–
Galant 1800 GLX Turb. D	60/82	3	23990	14000	12500	10800	9500	–	–	–	–
Tredia 1600 GLS	55/75	2	16090	–	–	7700 ●	6550 ●	5450 ●	4550 ●	–	–
Lancer 1500 GLX	55/75	2	18090	11550 ●	10550 ●	8100 ●	7200 ●	–	–	–	–
Sapporo 1600 GLX	55/75	3	17590	–	–	–	5800 ●	4600 ●	3400 ●	–	–
Bleifrei-Tip: Korrektur der Zundeinstellung bei einigen Modellen erforderlich.											
NISSAN	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02101) 388-1*										
Micra GL	40/54	1	**14575**	**9250 ●**	**8350 ●**	6600 ●	5900 ●	5250 ●	–	–	–
Cherry GL	44/60	2	13795	–	7900 ●	6950 ●	6100 ●	5250 ●	4500 ●	–	–
Sunny SLX/GL	54/73	2	**18345**	**12100 ●**	**10850 ●**	7350 ●	6450 ●	5650 ●	4900 ●	–	–
Stanza SGL 1.8	66/90	2	16795	–	–	8150 ●	7000 ●	5850 ●	–	–	–
Bluebird SLX/GL	77/105	3	24045	15350 ●	13300 ●	9200 ●	7900 ●	–	–	–	–
Prairie SGL	66/90	3	20945	12150 ●	10550 ●	9100 ●	7200 ●	5900 ●	–	–	–
Laurel SGL 2.8 D	62/84	4	22195	–	–	9100	7600	6300	5200	4200	–
Silvia Coupe	107/145	3	28995	18050 ●	16150 ●	14450 ●	12750 ●	–	–	–	–
300 ZX	125/170	4	42995	26500 ●	23400 ●	20300 ●	17600 ●	–	–	–	–
Bleifrei-Tip: Bei einigen Modellen muß vor der Verwendung von bleifreiem Kraftstoff die Motoreinstellung geändert werden.											
OPEL	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (06142) 66-1*										
Corsa L	40/55	2	13827	–	–	8050 ●	7000 ●	6300 ●	–	–	–
Corsa LS	33/45	1	13165	9000 ●	8050 ●	7150 ●	6250 ●	5600 ●	–	–	–
Corsa LS	40/55	1	13853	9600 ●	8400 ●	7400 ●	6400 ●	5650 ●	–	–	–
Corsa GL	51/70	2	16935	11450 ●	9700 ●	8700 ●	–	–	–	–	–
Kadett E LS/Kadett D	44/60	2	14595	–	9300 ●	8300 ●	7300 ●	5400 ●	4750 ●	4100 ●	3450 ●
Kadett E LS	55/75	2	15650	10600 ●	9600 ●	8450 ●	7350 ●	6000 ●	5250 ●	4550 ●	3850 ●
Kadett E GL/GLS	55/75	2	**20325**	**13850 ●**	**12200 ●**	11000 ●	9700 ●	8400 ●	–	–	–
Kadett E GSI	85/115	3	23035	–	14550 ●	12850 ●	11250 ●	–	–	–	–
Kadett E Diesel	40/55	2	**18735**	**12200**	**10900**	**9700**	**8550**	6250	5400	–	–
Ascona C LS	55/75	2	17300	–	9600 ●	8300 ●	7100 ●	5950 ●	4950 ●	4100 ●	–
Ascona C LS	66/90	2	18205	–	10000 ●	8550 ●	7350 ●	6100 ●	5050 ●	4150 ●	–
Ascona C GT (SR)	85/115	2	22105	–	12200 ●	10600 ●	9450 ●	8150 ●	6850 ●	–	–
Manta B CC GT	55/75	2	19425	–	11150 ●	9650 ●	8400 ●	7200 ●	5450 ●	4050 ●	3250 ●
Manta B GSi (GT/E)	81/110	2	24115	16200 ●	14500 ●	12600 ●	10900 ●	9300 ●	7750 ●	5850 ●	4550 ●
Rekord E LS	55/75	3	21685	–	10600 ●	9200 ●	7950 ●	6650 ●	5550 ●	–	–
Rekord E LS	66/90	3	21685	–	10900 ●	9500 ●	8150 ●	6850 ●	5750 ●	–	–
Rekord E GLS	74/100	3	24649	–	12700 ●	11200 ●	9700 ●	8100 ●	6800 ●	–	–
Rekord E GLS Diesel	52/71	4	26098	–	13300	11500	9800	8200	6800	–	–
Senator A	103/140	4	34135	–	16600 ●	14150 ●	11950 ●	9450 ●	7750 ●	5950 ●	–
Monza A	103/140	4	35785	–	19250 ●	16650 ●	14750 ●	11650 ●	9250 ●	7050 ●	–
Monza A C	103/140	4	39295	–	21850 ●	19050 ●	16750 ●	13550 ●	10850 ●	8450 ●	–
Omega GLS	85/115	3	27384	18200 ●	16400 ●	–	–	–	–	–	–
Omega Caravan LS	85/115	3	26099	17350 ●	15500 ●	–	–	–	–	–	–
Bleifrei-Tip: Opel schreibt vor, die Zundeinstellung korrigieren zu lassen und jede 6. Tankfullung verbleiten Kraftstoff zu tanken.											
PEUGEOT	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (0681) 879-251*										
104 GL	33/45	1	11652	–	–	–	–	3450	2750	2100	1500
205 XE	33/45	1	12360	–	7350 ●	6550 ●	5800 ●	–	–	–	–
205 GR	44/60	2	15385	–	9100 ●	8200 ●	7300 ●	6450 ●	–	–	–
205 GT	58/79	2	**17880**	**11700 ●**	**10550 ●**	8650 ●	7650 ●	6750 ●	–	–	–
205 GTI	76/103	2	**22970**	**14950 ●**	**13250 ●**	**11600 ●**	9750 ●	–	–	–	–
205 GRD	44/60	2	**18465**	**11950**	**10750**	**9450**	**8350**	**7450**	–	–	–
305 GTX	75/102	2	20695	–	11200 ●	9800 ●	8400 ●	–	–	–	–

● = diese Fahrzeuge können bleifreien Kraftstoff tanken

N E U   V O N   O P E L

WAS MACHT DEN NEUEN OMEGA 2.4 i SO SICHER?



DER OMEGA MIT 2.4i-MOTOR UND DSA-FAHRWERK

Spurtreue ist lebenswichtig. Deshalb ist für die Sicherheit eines Autos vor allem das Fahrwerk zuständig. Der Omega hat sich ein strenges Vorbild genommen: die Schiene. Praktisch wie auf Schienen hält das selbststabilisierende DSA-Sicherheitsfahrwerk die Spur. Gerade der schnelle Fahrbahnwechsel in Überholsituationen ist dafür ein griffiges Beispiel. So viel Sicherheit erlaubt natürlich auch mehr Kraft.



WAS ALSO HAT DER NEUE 2.4i-MOTOR ANDEREN VORAUS? Hinter seinen 92 kW (125 PS) verbirgt sich ein überraschendes Temperament, das immer zügig zum Einsatz kommt, wenn die Sicherheit mehr Kraft verlangt. Denn sein maximales Drehmoment (195 Nm bei 2400 U/min) entwickelt bereits bei niedrigen Drehzahlen eine enorme Kraftentfaltung.

GERADE DER ANTRIEBSSTARKE 2.4i KANN SICH BEQUEM EINE AUTOMATIK LEISTEN. Seine neue vollelektronisch gesteuerte 4-Gang-Automatik arbeitet Hand in Hand mit der Bosch-M 1.5-Motronic – einem elektronischen Einspritzsystem – und regelt alle Schaltvorgänge kaum spürbar.

Sie wählen zwischen Economy-, Sport- oder Winterprogramm und freuen sich ganz automatisch am durchzugsstarken Fahren. Wer dabei trotzdem ein bißchen schalten will, hat in der CD-Ausstattung einen Bordcomputer und ein Stereo-Cassetten-Radio zur Verfügung. Vier Kopfstützen und ABS sind zur Sicherheit ebenfalls serienmäßig.

Die Entscheidung, welches Getriebe Sie wählen, bleibt Ihrem persönlichen Stil überlassen. Zur Probefahrt schalten Sie am besten den freundlichen Opel Händler ein. Bei ihm sind Sie auch in Sachen Leasing und Finanzierung auf der richtigen Spur.





DER OPEL OMEGA. WAS FÜR EIN AUTO.

Bricht die Herzen der stolzesten Frauen: 205 GTI

Bis 6000 Mark



Opel Corsa LS von 1983 zu 5600 Mark. Einer der begehrtesten Kleinwagen aus zweiter Hand, daher fast nur von Privat zu bekommen. Überlegenswerte Alternativen ums gleiche Geld: Fiat Uno 45 und Peugeot 205 XE von 1984, Ford Fiesta L 1.1 und VW Polo von 1983.

Bis 7000 Mark



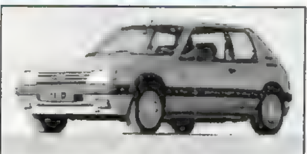
Subaru Sedan 1800 4WD Baujahr '82 für 6650 Mark. Flink und behende/durch Schnee und leichtes Gelände/ als Kombi obendrein/ist der Subaru winters richtig fein. Im Sommer zeigt er sich allerdings als rauher Geselle. Da bleibt nurmehr der Toyota Tercel Allrad als Alternative.

Bis 8000 Mark



Nissan Bluebird GL von 1984 zu 7900 Mark. Kein schlechtes Auto, der Blauvogel: Komplette Ausstattung, viel Platz und eine robuste Mechanik sprechen für ihn. Was ihm völlig fehlt, ist Charakter. Ähnliches mit mehr Profil: Peugeot 505 GTI, Audi 80 CC und VW Jetta von '83, Citroën BX 16 von '84.

Bis 10 000 Mark



Peugeot 205 GTI Jahrgang '84 zu 9750 Mark. Der kleine Löwe bricht die Herzen der stolzesten Frauen, denn er ist nicht nur schön, sondern auch sehr schnell. Alternativen: VW Golf GTI von 1983, Ford Escort XR 3i von '84, Renault 5 GT Turbo und Fiat Ritmo Abarth von '85, Honda CRX von 1984.

MARKE/TYP	kW/PS	K	Neupr.	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
305 GLD	47/64	2	19920	12050	10550	9050	7650	6350	5250	–	–
504 TI Coupé	78/106	3	33240	–	–	–	–	15400	13400	11200	9500
504 TI V6	106/144	4	41020	–	–	–	–	13800	16000	13400	11000
505 GR	71/96	3	23095	–	–	9800 ●	7950 ●	6500 ●	5000 ●	3500 ●	2350
505 GTI (STI)	90/123	4	29385	17200 ●	15000 ●	12800 ●	9100 ●	7300 ●	5500 ●	3950 ●	2800
604 GTI/STI	110/150	4	36950	–	–	12800	10500	8400	6400	4500	3000
PORSCHE	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02252) 73-203*										
911 Carrera	170/231	4	83700	58600	49200	44800	40150	37100	30200	26700	23400
911 Carrera Cabrio Kat	160/217	4	95775	62900 ●	56500 ●	–	–	–	–	–	–
911 Carrera Cabrio	170/231	4	94200	65200	56800	50600	45500	42200	–	–	–
911 Turbo	221/300	4	135000	89250	80600	71350	63400	56800	50500	44400	38350
924	92/125	3	34650	–	–	18750	16650	14400	12750	11200	9350
924 S	110/150	4	44590	27150 ●	24700 ●	22400	–	–	–	–	–
928 S	228/310	4	100000	–	59450	51000	42650	37700	32500	27800	25150
944	120/163	4	45350	–	–	27600	25250	22600	17800	–	–
RENAULT	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02232) 73-203*										
R 4 GTL	25/34	2	12590	7700 ●	6700 ●	5700 ●	4750 ●	3850 ●	3000 ●	2100	1500
R 5 LeCar GTL	33/45	2	12090	–	–	6000	5100	4250	3450	2550	1700
R 5 TL	34/47	2	12740	–	7800	6950	4750	3900	3100	2300	1600
R 5 TSE	52/71	2	16650	–	9850 ●	9000 ●	–	–	–	–	–
R 5 GT Turbo	85/115	2	21190	13350	11950	10750	–	–	–	–	–
R 9 GTL	44/60	2	14990	–	–	7150 ●	6000 ●	4850 ●	3900 ●	2950 ●	–
R 9 GTX	59/80	2	16850	–	9350 ●	8000 ●	6700 ●	–	–	–	–
R 9 GTD Diesel	40/55	2	18700	11100	9700	8400	7100	6000	–	–	–
R 11 GTL	49/67	2	15850	10100 ●	9100 ●	8200	–	–	–	–	–
R 11 TXE	59/80	2	19600	–	11100 ●	9600 ●	8200 ●	6900 ●	–	–	–
R 11 GTD Diesel	40/55	2	18700	11350	10050	8750	7550	6350	–	–	–
R 14 TL	43/59	2	13500	–	–	–	–	3250	2550	1950	1350
R 18 GTL	54/73	2	18350	–	8850 ●	7550 ●	6250 ●	5050 ●	3900 ●	2850 ●	2000
R 18 Turbo	92/125	2	24450	–	–	9750	8050	6450	4850	3250	–
R 25 GTS	74/101	3	28200	16600 ●	14650 ●	12450 ●	10450 ●	–	–	–	–
R 30 TX	105/143	4	32800	–	–	–	8200 ●	6600 ●	5000 ●	3500 ●	2400 ●
Fuego GTX	81/110	3	25550	–	12200 ●	10500 ●	8900 ●	7400 ●	6000 ●	4600 ●	3400 ●
Bleifrei-Tip: Einige Modelle verlangen eine Korrektur der Zundeinstellung sowie jede 4. Tankfullung verbleiten Kraftstoff.											
SAAB	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: B. Heller: Tel. (069) 5006-269*										
99 GL	74/100	3	20625	–	–	–	7800 ●	6400 ●	5100 ●	4000	2900
900 i	85/115	4	31700	18200 ●	15800 ●	13600 ●	11500	–	–	–	–
900 Turbo	110/150	4	41500	24800 ●	21600 ●	18500 ●	14700 ●	12200 ●	10000 ●	7400 ●	5300
900 Turbo 16	129/175	4	44350	25500 ●	22100 ●	18800 ●	16600 ●	–	–	–	–
Bleifrei-Tip: Einige Modelle verlangen eine Korrektur der Zündeinstellung sowie jede 4. Tankfüllung verbleiten Kraftstoff.											
SEAT	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (06105) 208-136*										
Ronda 1.6 GLX	68/92	2	14150	–	–	5500	4500	3600	–	–	–
SKODA	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: A. Mückl: Tel. (0973) 30-108*										
120 L	38/52	1	8990	5250 ●	4450 ●	3800 ●	3200 ●	2650 ●	1750	1250	–
Bleifrei-Tip: Es muß jede 2. Tankfüllung verbleiter Kraftstoff getankt werden und zusätzlich alle 5000 km das Ventilspiel kontrolliert werden.											
SUBARU	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: B. Schäler: Tel. (06031) 606-177*										
Sedan 1800 4 WD	66/90	2	23550	14800 ●	13200 ●	11600 ●	10100 ●	8000	6650	4950	3750
TALBOT	*Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (0681) 879-251*										
Samba LS	37/50	2	11595	–	5050 ●	4250 ●	3550	2850	2150	–	–
Samba Cabrio	58/79	2	19990	–	10750	9350 ●	8150 ●	7050	5550	–	–
Horizon GLS	66/90	2	16250	–	6900 ●	5850 ●	4850 ●	3900 ●	2950	2150	1450
Solara GL	51/70	2	16290	–	7050	6000	5000 ●	4200 ●	3350	2500	1800
Murena 2.2 S	103/140	3	30165	–	–	–	13000	11000 ●	–	–	–

● = diese Fahrzeuge können bleifreien Kraftstoff tanken

Sonderangebot mit 300 PS: Porsche 928 S

MARKE/TYP	kW/PS	K	Neupr.	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
TOYOTA				Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (02234) 102-2630							
Starlet 1.3 S	55/74	2	15790	10250●	9300●	8450●	–	–	–	–	–
Tercel/Tercel DL	48/65	2	14090	–	–	6750●	5800●	4850●	4200●	2300●	1600
Tercel Allrad	52/71	2	21990	13450●	11750●	10150●	8750●	7450●	6350	–	–
Corolla DX 1.3	55/74	2	15670	9950●	8850●	7750●	–	–	–	–	–
Corolla DX Liftback	55/74	2	17140	10950●	9950●	8950●	–	–	–	–	–
Celica 1600 ST	63/86	2	19310	–	–	9300●	8000●	6800●	5800●	3550	2600
Celica Supra 2.8 i	125/170	4	35320	–	18000●	15400●	13000●	10400●	8400●	–	–
Camry GLI-S Liftback	79/107	2	25420	–	14100●	12500●	10700●	–	–	–	–
Cressida Diesel	49/67	4	22295	–	–	–	7800	6600	5600	–	–
Crown Super Saloon	107/145	4	26790	–	–	–	–	6100●	4700●	3400●	2400●
Bleifrei-Tip: Einige Modelle verlangen eine Korrektur der Zundeinstellung.											
VOLKSWAGEN				Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: Kundendienst: Tel. (05361) 9-0							
1200 L	25/34	2	11130	–	–	6100●	5250●	4450●	4050●	3500●	2950●
Polo C	33/45	1	14035	9550●	8700●	7700●	–	–	–	–	–
Polo C	40/55	1	14770	10050●	9050●	8000●	–	–	–	–	–
Polo Coupé GT	55/75	1	18615	12950	11600	10350	9100	7900	6900	–	–
Derby C	40/55	1	14130	–	–	–	7000●	6150●	5250●	–	–
Golf GL/CL	40/55	2	18905	12850●	11600●	10200●	9100●	8100●	5750●	5000●	–
Golf GL	55/75	2	20350	13800●	12450●	11000●	9750●	8750●	6700●	5800●	–
Golf GL Kat.	66/90	2	**23480**	**16150**	**14550**	**13050**	–	–	–	–	–
Golf GTI	82/112	3	24915	16950	15250	13700	12000	9250	7850	7500	6250
Golf GL Cabrio	66/90	2	27950	19450	16750	15200	13750	–	–	–	–
Golf GLI Cabrio	82/112	2	**31055**	**21250**	**18850**	**17050**	**15350**	**14050**	**12550**	10300	8650
Golf (GL) Turbo D	51/70	2	23830	16000	14250	12600	11200	9950	–	–	–
Golf (C) Diesel	40/54	2	**18070**	**11950**	**10950**	**9800**	**8700**	**7700**	5800	5000	–
Jetta GL	66/90	2	22460	14500	12900	11250	9800	6500	5800	4600	–
Jetta GL Turbo D	51/70	2	24280	16050	14250	12450	10800	7700	6350	–	–
Scirocco GT	66/90	2	23650	15550	13700	11850	10250	–	–	–	–
Scirocco GTX	82/112	2	**28930**	**18950**	**16700**	**14750**	**12550**	**10700**	–	–	–
Passat C	66/90	2	22105	13800	12150	10200	8450	7150	–	–	–
Passat GT	100/136	4	30670	19050●	16900●	14150●	–	–	–	–	–
Passat C Diesel	40/54	2	21740	13900	12400	10750	8850	7550	6300	5100	–
Passat Variant GL	66/90	2	26255	17300	15450	13550	11500	10000	8100	6750	–
Passat Variant GL	85/115	3	29050	18900●	16500●	14500●	12250	10600	8000	6250	–
Santana LX	55/75	2	20055	–	–	9600●	8100●	6750●	5400●	–	–
Santana LX	85/115	2	23735	–	–	11600●	9750●	8250	–	–	–
Bleifrei-Tip: Der VW 1200 L 25 kW/34 PS verlangt jede 3. Tankfullung verbleiten Kraftstoff.											
VOLVO				Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: J. Fütterer: Tel. (06074) 303-1							
340 GL (345 GL)	52/71	2	19940	–	10600	9100	7700	6300●	4850●	3600	2600
360 GL Inj./GLT	82/111	4	**24990**	**15900●**	**14100●**	11200●	9600	8000	–	–	–
240 GL (244 GL) D	60/82	4	28690	–	–	14550	12450	10250	8350	6750	5450
240 GL (244 GL)	83/113	4	**31550**	**18950●**	**16450●**	13150●	11050	8950	7050	5550	4350
740 GL D	60/82	4	**36210**	**23200**	**20300**	**17500**	**14800**	–	–	–	–
740 GLE	96/131	4	**39300**	**25000●**	**22300●**	**19000●**	**15800●**	–	–	–	–
760 GLE	115/156	4	47900	–	26600	22800	18200	15400	11200	–	–
Bleifrei-Tip: Volvo verlangt bei einigen Modellen eine Korrektur der Zundeinstellung oder die Montage einer zweiten Zylinderkopfdichtung.											

Tabellenpreise: Händler-Verkaufsnotierungen ohne Mehrwertsteuer laut Schwacke-Liste Dezember 1988. Diese entsprechen dem Verkauf von Privat an Privat. Leistungsangaben (kW/PS) gelten fur das neuere Modell. Magere Zahlen: Preisangaben für ausgelaufene Modelle.

Erstzulassung:	K	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
Kilometerkategorie	1	0000	23100	36300	49500	62700	75900	89100	102300	115500
	2	0000	27300	42900	58500	74100	89700	105300	120900	136500
	3	00000	30450	47850	65250	82650	100050	117450	134850	152250
	4	00000	35700	56100	76500	96900	117300	137700	158100	178500
	5	00000	40950	64350	87750	111150	134550	157950	181350	204750

● = diese Fahrzeuge können bleifreien Kraftstoff tanken

Im nächsten Heft: Test eines Gebrauchtwagens. Marktpreise (A–L) wieder in Ausgabe 4/89.

Bis 12 000 Mark



Toyota Tercel Allrad von 1986 zu 11 750 Mark. Nicht mehr Limousine, aber noch nicht Geländewagen. Der vierradgetriebene Tercel ist ideal für Wintersport-Freaks, Freunde des Landlebens und all jene, denen ein Subaru zu herb ist. Dort das Gegenstück: das '85er Modell zu 11 600 Mark.

Bis 15 000 Mark



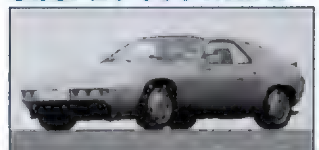
Mitsubishi Galant 1800 GLX Turbo D als 87er für 14 000 Mark. Der hohe Wertverlust macht diesen geräumigen und robusten Wagen zum attraktiven Angebot. Nicht minder interessant: Audi 100 CC Diesel '85, Opel Rekord D '86, Citroën BX 19 RD und VW Passat Diesel von '87.

Bis 20 000 Mark



VW Passat Variant GL von 1987 zu 18 900 Mark. Der gesuchteste Kombiwagen am Gebrauchtwagenmarkt. Nachfrage deutlich größer als Angebot. Einfacher zu finden: Audi Avant von '86 für 17 700, der alte Mercedes 230 TE von '85 für 19 800 oder Opel Omega Caravan von '87 für 17 350.

Über 20 000 Mark



Porsche 928 S von 1980 für 25 150 Mark. Auf dem ersten Blick ein Sonderangebot: 300 PS, 250 km/h und viel Prestige fürs Geld, aber auch exorbitante Unterhaltskosten und enormer Reifenverschleiß. Nicht ganz so ruinös: Alfa GTV 6 2.5 als Letztmodell von 1987, BMW 635 CSi von '83.

AUTO ZEITUNG TEST 100000 KM *ZWISCHENBERICHT* 50 000 km Mazda 626 GLX 2.0i Kat

Ein guter Kamerad

Bei Dauertest-Halbzeit hinterläßt der erfolgreiche Japaner ein überwiegend positives Bild. Wenn manche Detailmängel nicht wären – der Mazda hätte das Zeug zum Haustier.

Als Reisewagen beliebt: Die Fahrt Köln–Ostsee über die Fehmarnsund-Brücke gehört für den Mazda 626 noch in die Kategorie Kurztrip.



Bullenhitze in Albufeira (Portugal): Kein Problem...



...für den Mazda, eher für seine Mitfahrer.

Ob auf Dienstfahrt in den kühlen Norden über die beeindrukkende Fehmarnsund-Brükke, ob auf Testtour in den heißen Süden Portugals – der Mazda 626 hat während der Hälfte der Dauertest-Distanz von 100 000 Kilometern die Herzen der Redaktionsmitglieder im Sturm erobert. Für wen ein Auto mehr ist als ein Gerät, um Passagiere und Fracht von A nach B zu transportieren, für den läuft der Mazda 626 klar unter den Kategorien „braves Haustier" und „treuer Kamerad".

Lag eine längere Dienstreise an, standen sogar Kollegen der Schwesterzeitschrift „motorrad, reisen und sport" Schlange. Wo die doch sonst immer auf Autos allergisch reagieren, das Gaspedal mit der rechten Hand verdrehen und verzweifelt versuchen, mit dem Fuß den Gang einzulegen...

Die Welle der Sympathie schwappt dem metallicblauen Mittelkläßler aus mehreren Gründen entgegen. Der wichtigste: Er läuft und läuft und läuft... Während der ersten 50 000 Kilometer – einer Distanz, die Normalfahrer in drei Jahre abspulen – – blieb er kein einziges Mal liegen und zwang auch zu keinem außerplanmäßigen Werkstattaufenthalt.

Die wenigen Wehwehchen, die ihn heimsuchten, ließen sich bei den vorgeschriebenen Wartungsdiensten und Inspektionsterminen kurieren (siehe Test-Tagebuch). Die Wartungsintervalle können allerdings nicht zufriedenstellen: Der 626 muß alle 10 000 Kilometer in die Servicestation. Abwechselnd sind ein Ölwechsel für 120 Mark und eine große Inspektion für mindestens 350 Mark fällig.

Ein VW Passat muß zu ähnlichen Kuraufenthalten

Fotos: W. Bister (1), B. Ebener (1), S. Gierch (3), B. Hölton (1)



nur alle 15 000 Kilometer in die Autoklinik. Eine große Inspektion steht nur alle 30 000 Kilometer an. Der Mazda verschlingt deshalb mehr Bares an Betriebskosten: Über 50 000 Kilometer allein 1311 Mark für Regel-Service. Ein VW Passat plündert den Geldbeutel über den gleichen Zeitraum nicht einmal halb so stark. Seine Werkstatt-Bilanz: 468 Mark.

Dafür kommt der Mazda beim Kauf sehr günstig. Der Einstiegspreis von 26 300 Mark kann sich angesichts der üppigen Ausstattung sehen lassen: Servolenkung, elektrische Fensterheber vorn und hinten, Zentralverriegelung, zwei von innen einstellbare Außenspiegel, Fahrersitz- und Lenkradhöhenverstellung – da fehlt nichts. Fast nichts. Zwar gibt es gegen 1590 Mark Aufpreis eine Viergang-Automatik, ein ABS ist aber nicht einmal

Während der ersten 50 000 Kilometer blieb der Mazda nie liegen

gegen Geld und gute Worte zu haben. Ein echtes Manko. Zum Vergleich: Ein 90-PS-Passat mit lambda-geregeltem Kat und vergleichbarer Ausstattung kostet 31 772 Mark, das ABS steht mit 2200 Mark in der Aufpreisliste. Beim Mazda finden sich dort nur die Metalliclackierung (450 Mark) und ein elektrisch betätigtes Stahl-Schiebedach für 1400 Mark.

Für den fairen Preis bekommt der 626-Besitzer ein echtes Vollwert-Auto mit 90 PS und Abgasreinheit nach US-Norm. Lange Reisen sind eine Stärke des begehrten Importmodell, auch wenn lästige Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten das Komfortbild trüben. So schrieb Tester Thomas Lang bei Kilometerstand 38 341 ins Bordbuch: „800 Kilometer mit fünf Erwachsenen sind kein Problem." Zwei Kritikpunkte von den Fond-Passagieren: „Hinten ist es lauter als vorne. Außerdem sind die Gurte ungünstig angebracht. Sie laufen so unglücklich am Hals vorbei, daß sie sichtbare Scheuermale verursachen." Strangulationsangst befällt insbesondere kleinere Menschen. Hier sollte sich Mazda schnellstens eine Gurt-Höhenverstellung à la Opel Vectra einfallen lassen. Für Fahrer und Beifahrer liefert Mazda dieses Sicherheitsplus schließlich schon serienmäßig...

Zum bequemen Reisen tragen die komfortablen Sitze entscheidend bei. Kollege Jürgen Schons von „motorrad, reisen und sport" nach einem Italien-Trip: „Surprise, surprise, welch angenehmes Auto. Lob den Sitzen. Ich bin schon nach wesentlich weniger Kilometern mit Kreuzschmerzen aus anderen Autos ausgestiegen." Die serienmäßige Lendenwirbelstütze, in zwei Stufen verstellbar, empfanden alle Fahrer als sehr angenehm.

Nur über die Veloursstoffbezüge gingen die Meinungen auseinander. Die einen fanden sie „wohnlich und gemütlich", andere kritisierten mit harschen Worten: „DDR-Wohnzimmer im Plüsch-Look". Geschmäkker sind bekanntlich verschieden – auch die Innen-Gestaltung in bleu erntete oft den Kommentar „Nö".

Mit glühendem Hinterteil

Einen objektiven Nachteil haben die Fauteuils jedoch: Sie wirken außerordentlich schweißtreibend. Am südlichsten Punkt von Portugal in der Hafenstadt Faro schrieb Redakteur Sebastian Gierich mit glühendem Hinterteil: „Sitze nicht atmungsaktiv genug, schwitz, schwitz." Gottlob bläst die leistungsstarke Lüftung Heißluft auch hurtig wieder aus dem Blechgehäuse. Als Sauna taugt der Mazda also gottlob wenig.

Über das üppige Kofferraum-Volumen und die niedrige Ladekante gab es nichts zu meckern. Archiv-Wächterin Ilka Leber entdeckte ganz neue Vorzüge des Mazda-Frachtbunkers: „Bei Bedarf kann sogar eine Person mit Hund darin sitzen, wenn man die Abdekkung entfernt." Aber bitte nur zum Picknick, wegen der Sicherheit.

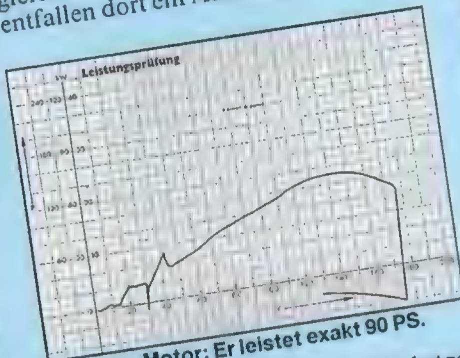
Kinderleicht gestaltet sich im großen und ganzen die Bedienung des 626. Kupplung, Lenkung, Schaltung – alles geht leicht und exakt von Hand und Fuß. Die Wermutstropfen in diesem

Aus dem Test-Tagebuch



Sauberer Ventiltrieb: keine Ablagerungen.

20 201 km Nicht mehr zeitgemäß: Beim Mazda 626 2.0i muß das Ventilspiel alle 20 000 Kilometer kontrolliert und bei Bedarf neu eingestellt werden. Mit einem Spezialwerkzeug erledigt das eine Vertragswerkstatt zwar relativ schnell und unkompliziert. Viele Konkurrenten wie Opel Vectra oder VW Passat verfügen jedoch über Motoren mit hydraulischem Ventilspielausgleich. Kontroll- und Einstellarbeiten entfallen dort ein Autoleben lang.



Ehrlicher Motor: Er leistet exakt 90 PS.

32 868 km Die enorme Höchstgeschwindigkeit laut Tacho (weit über 200 km/h) ließ Zweifel an der Motorleistung aufkommen: „Der hat bestimmt 10 PS zu viel", vermutete ein Kollege. Irrtum. Eine Leistungsmessung auf dem Rollenprüfstand bescheinigte dem 626 exakt 90 PS. So viel soll er laut Fahrzeugschein auch haben. Als Lügenbaron entpuppte sich dagegen der Tacho: Er flunkert wie ein Spitzbube.

41 951 km Ein Bordsteinrempler hatte die Spur verstellt. Sie neu zu justieren, erforderte einigen Aufwand: Weil es den Mazda 626 auch mit Allradlenkung gibt, besitzen alle 626 an der Hinterachse verstellbare Lenker. Auch sie müssen kontrolliert werden.



Haltbarer Kat: volle Reinigungskraft.

51 152 km Wie lange hält ein Katalysator? Sehr lange. Der Abgastest nach US-Zyklus beweist: Auch nach über 50 000 Kilometern hat der Schadstoffreiniger nichts von seiner Kraft eingebüßt. Der 626 unterbietet souverän die strengen US-Grenzwerte. Die Meßwerte: Kohlenwasserstoffe 0,17 Gramm/Kilometer (Grenzwert 0,25), Stickoxide 0,07 g/km (Grenzwert 0,62), Kohlenmonoxid 1,72 g/km (Grenzwert 2,11).

Freudenkelch: Der Rückwärtsgang ist ein elender Hakelbursche, über den sich jeder Fahrer ärgerte.

Außerdem nervten im Alltagsbetrieb einige ungünstig angeordnete Schalter: für heizbare Heckscheibe, Heckscheibenwischer und -wascher sowie Nebelschlußleuchte. Peinlich: Das Lenkrad verdeckt das Mini-Kontrollämpchen im Schalter fürs optische Nebelhorn. Der Fahrer wird schon mal von wütenden Zeitgenossen darauf aufmerksam gemacht, daß er trotz bester Sicht fleißig rumblendet. Also: Das Kontrollorgan muß in den Instrumententräger.

Zwei böse Buben lügen um die Wette

Die Uhren gerieten übersichtlich und leicht ablesbar. Böse Buben sind Tacho und Tankuhr: Sie lügen um die Wette. Während der rasend voreilende Geschwindigkeitsmesser gut für Stammtisch-Angeber ist, schreckt die Tankuhr zartbesaitete Gemüter. Zu früh pendelt der Zeiger auf „leer". Auch wenn bereits die Warnlampe funzelt, schwappen immer noch neun Liter Sprit im Reservoir.

Was den Konsum von bleifreiem Benzin angeht, zeigt sich der Mazda zwiespältig. Im Ausland mit Tempolimit – bei konstant 100 km/h und bescheidenen 2500/min im fünften Gang – begnügt er sich mit sieben bis 7,5 Litern je 100 Kilometer. Voll getreten auf bundesdeutschen Autobahnen rinnt aber schnell mal die doppelte Menge durch seine Einspritz-Kehle. Durchschnittsverbrauch über 50 000 Kilometer: 9,8 l/100 km. Dank des großzügigen 60-Liter-Tanks reicht das für gut 600 Kilometer.

Als robust erweist sich der Dauertest-626 beim Verschleiß. Nach 42 368 Kilometern zeigten die Bremsklötze vorn noch 60 Prozent Stärke, die Beläge hinten waren wie neu, genau wie die hydraulisch betätigte Kupplung. Selbst die Auspuffanlage widerstand dem Rost. Auch die serienmäßigen Semperit Hi-Speed-Reifen waren noch nicht am Ende. Trotz der Restprofiltiefe von durchschnittlich 3,5 Millimetern mußten sie Firestone F-360 Pneus weichen. Die Semperit mißfielen durch schwache Nässeeigenschaften und hohes Abrollgeräusch. Disziplinen, die der Firestone auf dem 626 eindeutig besser meistert.

Mit den neuen Socken wurde auch das ohnehin gutmütige Fahrverhalten des Mazda noch einen Tacken sicherer. Auch vollbeladen, mit Dachträger und auf schlechtesten Straßen quer durch Portugal stellte der 626 seinen Lenker nie vor ernsthafte Probleme.

Lediglich das rauh und brummig laufende Triebwerk handelte sich Kritik ein. Der Vierzylinder ist zwar ausreichend flott, wirkt aber bei höheren Drehzahlen ziemlich zugeschnürt. Der stellvertretende Chefredakteur Werner Müller nimmt kein Blatt vor den Mund: „Die Brummkiste, da war mir der Vorgänger aber lieber."

Was Haltbarkeit und Zuverlässigkeit angeht, kann der neue 626 dem alten aber sicher das Wasser reichen. Ob dieses Urteil auch nach 100 000 Kilometern und der Total-Demontage zutrifft – in einem knappen halben Jahr werden wir es wissen.

Sebastian Gierich

Dauertest-Erfahrungen mit dem CD-Player



Blaupunkt Hannover SCD 08: CD-Klang nur mit Extra-Cassette.

Über 30 000 Kilometer mußte ein Compact-Disc-Player beweisen, ob diese Technik unter harten Dauertest-Bedingungen zuverlässig arbeitet. Das Blaupunkt Hannover SCD 08 mit integriertem Stereoradio kostet etwa 1500 Mark. Trotzdem bleibt es nach dem Einbau stumm: Ohne separaten Endverstärker (Amplifier) geht nichts. Und der kostet extra. Wir entschieden uns für einen Blaupunkt PSA 108 zum Preis von knapp 230 Mark. Vier Standard-Lautsprecher mit passender Belastbarkeit für 200 Mark ergänzten das Equipment.

Mit den Speakern begann das Elend: Der CD-Player zerfetzte einen nach dem anderen. Des Rätsels Lösung: „Nicht jeder Lautsprecher verträgt die hohen Dynamik-Spitzen, die nur ein CD-Player übertragen kann", erklärt Blaupunkt-Pressechef Dr. Joachim Siedler. Das sagt einem aber nicht jeder Fachhändler. Wer also in den Genuß des glasklaren CD-Sounds kommen will, muß tief in den Geldbeutel greifen: Neben dem nicht gerade wohlfeilen Gerät schlagen Verstärker und geeignete Lautsprecher kräftig zu Buche.

Die besten Erfahrungen haben wir schließlich mit den Blaupunkt Honeycomb-Sets HCS 1360 und HCS 1680 sowie der Blue Magic XL-Serie gemacht.

Wenn erst mal die Ausrüstung stimmt, macht der Hannover SCD 08 viel Freude. Selbst bei brutaler Fahrt über Bahnübergänge setzte er nicht aus und ließ sich auch von extremer Hitze in Südeuropa nicht schocken.

Keine Begeisterung weckte hingegen das Blaupunkt-eigene „Cartridge"-System. Dabei wird die CD in eine Extra-Schutz-Cassette gelegt, bevor sie abgespielt werden kann. Zu viel Zusatz-Fummelei, so das einhellige Tester-Urteil.

TECHNISCHE DATEN

Mazda 626 GLX 2.0i Kat

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile, über Kipphebel betätigt, elektronische Benzineinspritzung, kontaktlose Transistor-Zündung, geregelter Dreiwege-Katalysator, schadstoffarm nach US-Norm.

Bohrung/Hub	86,0/86,0mm
Hubraum eff./Steuer	1988/1984 cm^3
Verdichtungsverh.	8,6:1
Max. Leistung	66 kW/90 PS
bei	5000/min
Max. Drehmoment	153 Nm
bei	2500/min
Literleistung	45,3 PS/l
Lichtmaschine	840 W
Batterie	12 V/60 Ah
Kühlmittelmenge	7,0 Liter
Motorölmenge	4,3 Liter
Ölwechsel	10 000 km
Inspektion	20 000 km

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe, Frontantrieb, Getriebeübersetzungen I.-V. Gang: 3,307/1,833/1,233/0,914/0,717:1, Rückwärtsgang 3,166:1, Achsübersetzung 4,105:1.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Querlenkern und Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Feder/Dämpfer-Einheiten, Quer- und Längslenkern und Querstabilisator, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen.

Radgröße	$5^1/_2$Jx14
Reifengröße	185/70 HR 14

Abmessungen/Gewichte

Länge	4535 mm
Breite	1690 mm
Höhe	1410 mm
Leergewicht	1135 kg
Zul. Gesamtgewicht	1840 kg
Zuladung	705 kg

Fahrleist./Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Testverbr. 50 000 km	9,8 l/100 km
Kraftstoffsorte	Normal bleifrei
Tankinhalt	60 Liter
Theoret. Reichweite	612 km

Preis

Basispreis	26 300.- DM

Jetzt bloß nicht durchdrehen



Auf solchen Winterpisten sind Allrad-Fahrer Könige. Doch wenn es den Berg hinunter geht, stößt auch die fortschrittlichste Antriebstechnik an ihre Grenzen.

Gerade für die Allradtechnik gilt: Viele Wege führen zum Ziel. Was früher als simple Traktionshilfe gedacht war, ist heute viel mehr. Jede Firma, die etwas auf sich hält, hat mindestens einen Allradler im Programm. Mancher hat diese Antriebsart gar zur Firmenphilosophie erklärt. Dem Image schadet es auf keinen Fall. So hat Subaru nur Allradfahrzeuge im Programm, Audi stellt fast jedem Frontantriebsmodell eine Variante mit Quattro-Antrieb zur Seite. Auch wenn der Allradantrieb gerade für schwächer motorisierte Fahrzeuge nur in Ausnahmesituationen wirkliche Vorteile bringt, sind viele Käufer bereit, zwischen 2500 und 12 000 Mark für die zusätzlich angetriebene Achse hinzublättern. So stark wie der Aufpreis differiert auch der Aufwand, der den 4x4-Schriftzug am Heck rechtfertigt. Die Lösungen reichen vom simplen starren Durchtrieb bis zur im Bedarfsfall elektronisch aktivierten Achse im Mercedes 4matic. Neue Entwicklungen wie Viscokupplung und Torsen-Differential ermöglichen Vortrieb fast ohne Grenzen. Die folgenden Seiten geben eine Angebots-Übersicht.





Fiat Panda 4x4

Steyr-Daimler-Puch hat aus der tollen Kiste einen kleinen Expeditionskoffer gemacht. Trotz relativ simpler Technik – der starre Durchtrieb zur Hinterachse kann bis Tempo 60 aktiviert bleiben – verblüfft der Panda in Extremsituationen. Sein geringes Gewicht (nur knapp 90 Kilo mehr als beim Fronttriebler), die große Bodenfreiheit von 18 Zentimetern und die kompakte Form mit kurzen Überhängen machen ihn zur Bergziege. 4x4-Nachteile: Eingeschränkter Komfort durch Starrachse und M&S-Reifen, kleinerer Tank. Aufpreis: 3800 Mark.



Subaru Justy

So konsequent wie Subaru bringt keiner Allradler unter's Volk – alle Modelle gibt's nur mit 4x4-Antrieb. Der Bestseller Justy wurde just gründlich renoviert. Seither finden die Insassen in der um 16 Zentimeter längeren Karosse mehr Platz vor. Modifikationen am Fahrwerk bringen mehr Komfort. Geblieben sind der während der Fahrt jederzeit per Knopfdruck zuschaltbare Hinterachsantrieb und die etwas rauhen 1,0- und 1,2-Liter-Dreizylinder. Veränderte Motorlager sollen bis zur Auslieferung noch Besserung bringen.



Ford Sierra 4x4

Einen Hecktriebler in einen Allradler zu verwandeln erfordert viel Aufwand. So liegt der vordere Antriebsstrang beim Sierra neben dem Motor, eine Antriebswelle läuft durch die Ölwanne. Die Kraft wird permanent über ein Planetengetriebe im Verhältnis 1/3 zu 2/3 zwischen vorn und hinten aufgeteilt, zwei Viscosperren sorgen bei Schlupf für eine bedarfsgerechte Kraftzuteilung. Das bringt gewohntes Hecktriebler-Fahrverhalten. ABS, 2,9-Liter-Katmotor und Topausstattung gibt's serienmäßig. 4x4-Aufpreis: 7770 Mark.



VW Jetta syncro

Permanenter Allradantrieb, variable Kraftverteilung durch Viscokupplung und ABS-Tauglichkeit durch Freilaufnabe an der Hinterachse, das ist der Stand der Technik bei Jetta und Golf. Kleiner Nachteil des Systems: Eine Differentialsperre als Anfahrhilfe fehlt. Jetta und Golf bieten mit 90-PS-Katmotor gute Fahrleistungen und sichere Straßenlage. Der Kofferraum verliert – trotz Notrad – rund 35 Liter Volumen. ABS hat nur die GT-Version, die wichtige Servolenkung kostet 995 Mark extra. 4x4-Aufpreis: rund 6000 Mark.



Toyota Tercel 4WD

Seit August liefert Toyota den Nachfolger des Tercel der, seiner Abstammung entsprechend, jetzt Corolla Tercel heißt. Der Neue hat permanenten Allradantrieb mit fester (2/3 zu 1/3) Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Zur Traktionsverbesserung läßt sich das Zentraldifferential sperren. Dieses System ist nicht ABS-tauglich, beim Bremsen auf losem Untergrund gibt es Probleme. Das Fahrverhalten – der 4WD untersteuert deutlich – kann nicht überzeugen, der Komfort trotz Starrachse hinten umso mehr.



Subaru 1800 Allrad

Gleich fünf Antriebs-Versionen und drei Karosserien bietet die 1800-Baureihe. Bei den schwächeren Schaltgetriebe-Versionen wird der starre Durchtrieb zur Hinterachse von Hand zugeschaltet. Die Kombis haben eine zusätzliche Geländeübersetzung. Mit der Dreistufen-Automatik greift die Hinterachse nach Betätigung einer Memory-Taste selbsttätig ein. Die 1800er-Turbos haben permanenten Allradantrieb mit 50:50 Kraftverteilung und Mittelsperre. Die Vierstufen-Automatik verteilt die Kraft bedarfsgerecht.



Renault Espace Quadra

Ein futuristisches Outfit hat der Espace schon lange, dem Trend zum Allradantrieb folgt er jedoch erst seit kurzem. Im Quadra wird die Kraft permanent – dank Viscokupplung schlupfabhängig – auf die Räder übertragen. Aber: Es gibt weder einen Freilauf an der Hinterachse und deshalb vorerst auch kein ABS noch Differentialsperren. Der Gepäckraum blieb unverändert, dafür wurde der Tankinhalt um fünf Liter reduziert und das vollwertige Reserverad über Bord geworfen. 4x4-Aufpreis: 7000 Mark. Mehrgewicht: 75 kg.



Mazda 323 4WD GTX

Auf dem Rallye-Parkett konnte der Mazda 323 4WD bisher nur den Staub der Lancias schlucken. Mit Blick auf Sport-Lorbeer wurden deshalb die Lufteinläße an der Front erheblich vergrößert, mit Blick auf Deutschland eine 140-PS-Kat-Version vorgestellt. Das alte Modell (im Bild) ist aber bei den Händlern auch noch zu haben. Die Kraftzuteilung erfolgt je zur Hälfte permanent auf beide Achsen, das mittlere Ausgleichgetriebe ist sperrbar. ABS gibt's nicht, das Kofferabteil schrumpfte erheblich. 4x4-Mehrpreis: 6800 Mark.



Lancia Prisma 4WD

Kaum jemand weiß, daß nicht der Rallyestar Delta HF Integrale bei Lancia die Allradwelle ins Rollen brachte, sondern bereits 1986 der Prisma. Ausgestattet mit einem 2,0-Liter-Triebwerk – bisher bei uns leider ohne Kat – ermöglichen 115 PS flotte Fahrleistungen. Mit festgelegter Momentenverteilung von 56 zu 44 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse hat er das gewohnte Fahrverhalten seines Frontantriebsbruders. In der Mitte hat der Prisma eine Visco-, hinten eine von Hand zuschaltbare mechanische Sperre.



Alfa 33 1.7 i.e. 4x4

Alfa 33 1.7 i.e. Sports Wagon 4x4, genau so lautet seit Mitte des Jahres die komplette Typenbezeichnung des einzigen Allradlers im Programm der Italiener. Seine Technik ist simpel, der Antrieb der starren Hinterachse kann bei Bedarf von Hand zugeschaltet werden. Mehr als eine Traktionshilfe unter widrigen Bedingungen ist diese Technik also nicht. Erfreulicher ist, daß mit dem neuen Motor auch in dieser Version der geregelte Kat Einzug gehalten hat – ohne Leistungseinbußen. Erfreulich auch der geringe 4x4-Mehrpreis von 2500 Mark.



BMW 325 iX

Mit 49 250 Mark für die Stufenheck- und 54 800 Mark für die „touring"-Variante (Basispreise) zählt der 2,5-Liter-Allradler nicht gerade zu den Dumping-Angeboten. Der zusätzliche Antriebsaufwand schlägt dabei mit 8600 Mark zu Buche. In puncto Fahrleistungen liegen die BMW-Allradler nur knapp hinter ihren hinterradgetriebenen Kollegen ohne „X" auf dem Typenschild. Man erhält für viel Geld allerdings auch viel Auto. Ausgereifte Antriebstechnik, durchzugsstarker Motor, sichere Fahreigenschaften, serienmäßig ABS.



Audi quattro

Als der Audi quattro vor neun Jahren auf den Markt kam, war er ein vielbestaunter Exote. Permanenter Allradantrieb, Fünfzylinder-Turbomotor, 200 PS, wuchtige Kotflügelverbreiterungen – und dann auch noch Rallye-Erfolge... Heute ist der quattro automobiles Urgestein. Immer noch ein Auto, dem die Bewunderung des Betrachters gilt. Immer noch ein schnelles Coupé, mittlerweile mit Torsen-Differential und Digital-Cockpit modernisiert, aber immer noch ohne Kat. Der kantige Sportwagen kostet heute gut 85 000 Mark.



Audi 100 quattro

Bei der vielrädrigen Audi Allradfamilie bildet die 100er-Reihe die mittlere Linie. Die Vierradantrieb erfolgt permanent über ein selbstsperrendes Torsen-Mitteldifferential. Das manuell sperrbare Hinterachsdifferential schaltet sich bei einer Geschwindigkeit von über 30 km/h selbsttätig aus. Die Motorisierungspalette reicht von einem 90 PS starken Vierzylinder bis zu den beiden Fünfzylinder-Varianten mit 136 PS Saugmotor oder 165 PS Turbo-Triebwerk. Der Aufpreis für die Allradtechnik beträgt im Schnitt neuntausend Mark.



Subaru XT Turbo

Nach dem Datenblatt zu urteilen hat man mit dem Subaru im NASA-Design einen nahezu vollautomatisierten Alleskönner vor sich: Automatikgetriebe, elektronisch höhenverstellbares Fahrwerk, rechnergesteuerte Aufteilung der Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterachse sowie Wahl der benötigten Übersetzungsstufe. Als Kraftquelle dient ein vierzylindriger Boxermotor mit Turbo-Aufladung. In der Praxis mißfallen die unübersichtliche Anordnung der Bedienungselemente und der zu hohe Kraftstoffverbrauch.



Nissan Prairie Pro

Unglaubwürdigen Berichten schlecht informierter Kreise zufolge soll der Nissan Prairie Pro von der deutschen Sporthilfe als Dienstfahrzeug für förderungwürdige Basketballspieler und Hochspringer zum Einsatz kommen. Der Antrieb des Prairie Pro 4×4 mit viscogesperrten Mittel- und Hinterachsdifferentialen entspricht dem Stand der aktuellen Allradtechnik, der Differenzpreis von gut sechstausend Mark zugunsten seines „nur" frontgetriebenen Bruders hält sich dabei in vergleichsweise erträglichem Rahmen.



Ford Scorpio 4×4

Mit einem 2,9-Liter V6-Motor mit 145 PS und einer Literleistung von vergleichsweise bescheidenen 49,4 PS/Liter scheint der Ford Scorpio 4x4 für die Ewigkeit gebaut. Für die Verteilung der Antriebskraft zeichnet ein Planetengetriebe mit Viscosperre verantwortlich, dabei werden 37 Prozent des Antriebsmoments nach vorn und 63 Prozent nach hinten geleitet. Mit der umfangreichen GL-Ausstattung und einem Allrad-Mehrpreis von gut neuntausend Mark erscheint der Windkanal-Dinosaurier als eine reelle Occasion.



Daihatsu Charade 4WD

Das japanische Kraftei, weiß der Kenner, gab sich mit Dreizylindermotor und Frontantrieb recht unkultiviert. Deshalb haben sich die Daihatsu-Mannen auf die Vier geeinigt. Sie steht für Zylinderzahl, permanenten Vierradantrieb, Multipoint-Kraftstoffeinspritzung und Vierventiltechnik. Dieses Zahlenspiel läßt sich mit geregeltem Dreiwege-Katalysator und serienmäßigem Fünfgang-Getriebe fortsetzen. Das Ganze summiert sich zu einem Preis von 20300.- Mark und erhöhtem Fahrspaß, besonders auf losem Untergrund.



Nissan Sunny 4×4

Nur in der Stufenheck- und Kombiversion bewegt sich der Nissan Sunny wahlweise auf allen Vieren. Der beliebten Schrägheckvariante bleibt die per Knopfdruck zuschaltbare Traktionsförderung der Hinterachse versagt. Durch das fehlende Mitteldifferential entstehen bei Rangiermanövern und Kurvenfahrten Verspannungen im Antriebsstrang. Das führt zu stark erhöhten Lenkkräften, daher ist Allradantrieb dieser Art eher als Anfahrhilfe auf rutschigem Untergrund oder an verschneiten Steigungen sinnvoll.



Mercedes 4matic

Antriebstechnik vom Allerfeinsten bietet die Daimler Benz 4matic-Technik. Ein Bordcomputer „missbraucht“ dabei die ABS-Sensoren. Diese melden dem Rechner die momentanen Drehzahlen der einzelnen Räder. Treten Drehzahlunterschiede auf, wird nach einem Dreistufen-Plan der Allradantrieb aktiviert. Stufe eins: Der Vorderradantrieb wird zugeschaltet. Stufe zwei: Das Mitteldifferential wird gesperrt. Stufe drei: Das Hinterachsdifferential wird gesperrt. Dieser Aufwand hat seinen Mehrpreis: Rund 12000 Mark.



Audi 90 quattro

Ein „Klassen-Zwitter“ ist der Audi 90 mit Mittelklasse-Karosserie und Oberklasse-Motorisierung. Als Antriebsquelle dient der kernige 2,2-Liter-„Fünftöpfer“ mit 136 PS. Als Zwanzigventiler leistet er satte 170 Pferdestärken. Er hat das Antriebsprinzip aller Quattromodelle: Permanenter Vierradantrieb, variable Momentenverteilung über ein Torsen-Zwischendifferential und sperrbares Hinterachs-Ausgleichsgetriebe. Der zusätzliche Heckantrieb beschneidet den ohnehin knappen Gepäckraum auf Handschuhfach-Größe.



Honda Civic Shuttle 4WD

Allradautos sind in, Großraumlimousinen sind gleichfalls in. Was liegt näher, als beides zu verbinden? Resultat: Zum Beispiel der Honda Civic Shuttle 4WD. Sein Vierzylinder-Sechzehnventiler verteilt die 109 PS variabel zwischen Vorder- und Hinterachse. Das Steigvermögen kann durch eine zusätzliche, extrem kurze Übersetzung (Super Low-Gang) vergrößert werden. Die Bezeichnung Shuttle ist hochgegriffen. Er hat lediglich mehr Kopffreiheit als eine gewöhnliche Kombilimousine. Mehr als fünf Sitzplätze bietet er auch nicht.



Toyota Celica Turbo 4WD

Mit dem 185 PS starken, allradgetriebenen Celica bietet Toyota besonders den Lancia-Mannen auf Rallyepisten Paroli. Ob die Japaner auf dem Automobilmarkt erfolgreich werden, ist angesichts des Kaufpreises von 52980 Mark eher fraglich. Der Vierzylinder-Turbomotor beschleunigt den knapp 1,5 Tonnen schweren Celica in 8,1 Sekunden von 0-100 km/h und ermöglicht eine Top-Speed von stolzen 222 km/h. Recht seemännisch sind seine Trinksitten: Immerhin 15,9 Liter genehmigt er sich durchschnittlich je hundert Kilometer.



Porsche Carrera 4

Nach heutigen Maßstäben ist der Allradantrieb des Carrera 4 der endgültige. Die 250 PS des Sechszylinder-Boxermotors werden dank Steuerkupplungen gerecht an alle Räder verteilt. Das dient in erster Linie der Fahrstabilität. Das allseits bekannte Muffensausen aus Zuffenhausen durch giftiges Übersteuern beim heckgetriebenen 911er gibt es hier nicht. Eine hydraulische Kupplung und ABS halten endlich Einzug. Vorbei sind auch die Hecktisch-Zeiten: ein dezenter Spoiler wächst ab 80 km/h automatisch aus der Motorhaube.



Lancia Delta Integrale

Selten hat ein Auto auf Rallyepisten so für Furore gesorgt wie der Integrale. Genauso selten allerdings bekommt man einen an die Angel, denn das Wunderauto wird in limitierter Stückzahl produziert, davon kommt wiederum ein begrenztes Kontingent auf den deutschen Markt. Hat man jedoch einen erhascht, erfreut der mit 36000 Mark vergleichsweise niedrige Anschaffungspreis. Die Kraftverteilung erfolgt über ein Planetendifferential mit Viscosperre, hinten kommt ein selbstsperrendes Torsen-Differential zum Einsatz.



Opel Vectra 4x4

Opels moderner Herausforderer (und Testsieger) in der Mittelklasse wird durch den variablen Allradantrieb noch moderner. Visco- und Lamellenkupplung verteilen die Kraft des Zweiliter-Einspritzmotors je nach Bedarf auf die Achsen. Sicheres Weiterkommen im Winter ist der Lohn des Aufwands. Preis des Vectra 4x4 2.0i inclusive ABS: 31 920 Mark. Die Fahrleistungen sind kaum schlechter als beim Fronttriebler: in 11 Sekunden 0-100 km/h, Spitze 192 km/h. Nachteil des Allradlers: Der Kofferraum ist 30 Zentimeter flacher.



Mitsubishi Dynamic 4

Allrad ist nicht alles, wenn man japanische Ingenieure mit der Konstruktion von Hochtechnologie im braven Mittelklässler betraut: Der Mitsubishi Galant GTi 16V Dynamic 4 hat nicht nur einen komplizierten Namen, sondern auch aufwendige Technik. Das Kind des Rallyesports bietet Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung, dazu Allradlenkung, 16 Ventile, 144 PS – nur der Turbolader bleibt dem Ausland vorbehalten. Etwas Feinabstimmung könnte dem Neuen aber nicht schaden. Preis: 42 500 Mark.



Audi V8

Ein Audi im 100er-Look – und das für fast 100 000 Mark? Gemach, der Audi V8 hält unter dem Blech mehr, als sein unscheinbares Äußeres mit leicht ausgestellten Kotflügeln und neuem Kühlergrill verspricht. Den 3,6-Liter-Achtzylinder-Motor etwa, der 250 PS leistet. Und den permanenten Allradantrieb mit Torsendifferential und zwei automatischen Sperren. Das macht ihn zur wettersicheren Reiselimousine, 240 km/h schnell und dank ABS und neuartiger Scheibenbremsen sicher zu verzögern. Die Ausstattung ist vom Feinsten.

Alle Allr

	Karosserie/Türen [1]	Zylinderzahl/Anordnung [2]	Hubraum (cm³)	Leistung kW bei 1/min (PS)
Alfa Romeo (I)				
Alfa 33 1,7 i.e. 4×4	KL 4	4	1712	77/5500 (105)
Audi (D)				
Audi 80 quattro	L 4	4	1781	66/5200 (90)
Audi 80 quattro	L 4	4	1984	83/5300 (113)
Audi 90 quattro	L 4	5	2309	100/5700 (136)
Audi 90 quattro 20V	L 4	5	2309	125/6000 (170)
Audi Coupé quattro	KCp 2	5	2309	100/5700 (136)
Audi Coupé quattro 20V	KCp 2	5	2309	125/6000 (170)
Audi 100 quattro	L 4	4	1781	66/5300 (90)
Audi 100 quattro	L 4	5	2309	100/5600 (136)
Audi 100 quattro	L 4	5	2226	121/5500 (165)
Audi 100 Avant quattro	KL 4	4	1781	66/5300 (90)
Audi 100 Avant quattro	KL 4	5	2309	100/5600 (136)
Audi 100 Avant quattro	KL 4	5	2226	121/5500 (165)
Audi 200 quattro	L 4	5	2226	121/5500 (165)
Audi 200 Avant quattro	KL 4	5	2226	121/5500 (165)
Audi V8	L 4	V 8	3562	184/5800 (250)
Audi quattro	Cp 2	5	2144	147/5500 (200)
BMW (D)				
BMW 325 iX	L 2 (4)	6	2494	125/5800 (170)
BMW 325 iX Touring	KL 4	6	2494	125/5800 (170)
Daihatsu (J)				
Charade TXF 4 WD	KL 2 (4)	4	1296	66/6500 (90)
Daimler-Benz (D)				
300 D 4-matic	L 4	6	2996	80/4600 (109)
300 D Turbo 4-matic	L 4	6	2996	105/4600 (143)
260 E 4-matic	L 4	6	2599	118/5800 (160)
300 E 4-matic	L 4	6	2962	132/5700 (180)
300 TD Turbo 4-matic	KL 4	6	2996	105/4600 (143)
300 TE 4-matic	KL 4	6	2962	132/5700 (180)
Fiat (I)				
Panda 4×4 Sisley	KL 2	4	999	32/5000 (44)
Ford (D)				
Sierra XR 4×4	KL 4	V 6	2933	107/5500 (145)
Sierra Ghia 4×4 Turnier	KL 4	V 6	2933	107/5000 (145)
Scorpio GL 4×4	KL 4	V 6	2933	107/5500 (145)
Honda (J)				
Civic Shuttle 4 WD	KL 4	4	1590	80/6300 (109)
Lancia (I)				
Delta HF integrale	KL 4	4	1995	133/5300 (185)
Prisma 4 WD	L 4	4	1995	85/5400 (115)
Mazda (J)				
323 Turbo GTX 4 WD	KL 2	4	1597	103/6000 (140)
Mitsubishi (J)				
Lancer 1800 GLX 4 WD	KL 4	4	1755	63/5500 (86)
Galant GTi 16V Dyn. 4	L 4	4	1997	106/6500 (144)
Space Wagon 2000i 4 WD	KL 4	4	1997	74/5000 (101)
Nissan (J)				
Sunny 4×4 SLX	L 4	4	1598	54/5000 (73)
Sunny Traveller SLX 4×4	KL 4	4	1598	54/5000 (73)
Prairie Pro SLX 4×4	KL 4	4	1974	72/5200 (98)
Opel (D)				
Vectra GL 4×4 1.8 S	L 4	4	1796	65/5400 (88)
Vectra GL 4×4 2.0i	L 4	4	1998	85/5200 (115)
Porsche (D)				
Carrera 4	Cp 2	B 6	3598	184/6100 (250)
Renault (F)				
Espace GTX Quadra	KL 4	4	2165	79/5000 (107)
Subaru (J)				
Justy 1000 4 WD	KL 2 (4)	3	997	40/6000 (55)
Super Justy 1200 4 WD	KL 2 (4)	3	1189	49/5600 (67)
Sedan 1800 Allrad	L 4	B 4	1781	72/5600 (98)
Sedan 1800 Turbo	L 4	B 4	1781	96/5600 (131)
Coupé 1800 Allrad	Cp 2	B 4	1781	72/5600 (98)
Coupé 1800 Turbo	Cp 2	B 4	1781	96/5600 (131)
Station 1800 Allrad	KL 4	B 4	1781	72/5600 (98)
Super Station 1800 Turbo	KL 4	B 4	1781	96/5600 (131)
XT 1800 Turbo Automatic	Cp 2	B 4	1781	96/5600 (131)
Toyota (J)				
Corolla Tercel XLi 4×4	KL 4	4	1587	77/5600 (105)
Celica Turbo 4 WD	KCp 2	4	1998	136/6000 (185)
Volkswagen (D)				
Golf syncro	KL 2 (4)	4	1781	66/5250 (90)
Jetta CL syncro	L 2 (4)	4	1781	66/5250 (90)

[1] Karosserie/Türen: L = Limousine, KL = Kombilimousine, Cp = Coupé, KCp = Kombicoupé, ( ) = Anzahl der Türen auf Wunsch

[2] Zylinderzahl/Anordnung:

ad-Personenwagen in Deutschland: Von Alfa bis VW

Sonderteil: Alle 4x4-Pkw

Max. Drehmoment Nm bei 1/min	Motorlage[3]	Allradantr. permanenter	Allradantr. zuschaltbarer	variable Kraftverteilung Vorder-/Hinterachse	Bremskraftverstärker (A = ABS)	Reifengröße	Leergewicht (kg)	Zuladung (kg)	Anhängelast gebr. (kg)	Verbrauch l/100 km[4]	Beschleunigung 0–100 km/h (s)	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	Preis (DM)
Alfa Romeo Vertriebs-GmbH, Lärchenstr. 110, 6230 Griesheim													
145/4500	F		X	nein	X	175/70 HR 13	1010	425	1100	8,5 S	12,5	185	26700,–
Audi AG, Postfach 220, 8070 Ingolstadt													
150/3300	F	X		ja	A	175/70 HR 14	1130	460	1200	8,3 S	12,3	180	37935,–
170/3250	F	X		ja	A	175/70 HR 14	1140	460	1200	8,5 S*	11,6*	196*	40320,–
190/4500	F	X		ja	A	195/60 VR 14	1220	460	1400	9,6 S*	9,3*	206*	48315,–
220/4500	F	X		ja	A	205/50 VR 15	1320	460	1500	12,0 S*	9,0*	223*	58435,–
190/4500	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1280	460	1500	9,3 S	9,2	206	54780,–
220/4500	F	X		ja	A	205/50 VR 15	1320	460	1500	10,2 S	8,4	220	61200,–
138/3000	F	X		ja	A	185/70 SR 14	1240	550	1250	9.0 N*	12,9*	176*	43090,–
190/4000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1330	550	1600	9,2 S	–	201	46970,–
240/3000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1410	550	1700	14,2 S*	8,0*	218*	56195,–
138/3000	F	X		ja	A	185/70 SR 14	1280	550	1250	9.3 N	13,4	174	45940,–
190/4000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1370	550	1550	9,7 S	9,8	201	49820,–
240/3000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1450	550	1700	11,1 S	8,2	213	59045,–
240/3000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1410	550	1700	15,1 S*	9,0*	215*	67340,–
240/3000	F	X		ja	A	205/60 VR 15	1450	550	1700	11,1 S	8,2	213	70190,–
340/4000	F	X		ja	A	215/60 VR 15	1710	600	1700	12,3 S*	9,3*	240*	96800,–
285/3500	F	X		ja	A	215/50 VR 15	1300	460	–	14,5 S*	7,6*	214*	85020,–
BMW AG, Petuelring 130, 8000 München													
222/4300	F	X		ja	A	195/65 VR 14	1280	460	1200	10,5 N	9,2	212	49250,–
222/4300	F	X		ja	A	205/65 VR 15	1350	460	1200	13,0 N*	8,2*	210*	54800,–
Walter Hagen Auto Import- und Handels GmbH, Pestalozzistr. 25, 4150 Krefeld													
100/5500	F	X		ja	X	165/70 HR 13	870	425	1000	7,2 N	11,3	165	20300,–
Daimler Benz AG, Mercedesstr. 136, 7000 Stuttgart 60													
185/2800	F	X		ja	A	195/65 HR 15	1430	520	1500	8,2 D	15,1	183	59508,–
267/2400	F	X		ja	A	195/65 HR 15	1570	520	1500	8,5 D	12,2	200	69198,–
220/4600	F	X		ja	A	195/65 VR 15	1490	520	1500	10,6 S	10,3	207	62130,–
255/4400	F	X		ja	A	195/65 VR 15	1490	520	1500	14,9 S*	9,8*	214*	66633,–
267/2400	F	X		ja	A	195/65 HR 15	1680	605	1500	9,1 D	12,8	188	74871,–
255/4400	F	X		ja	A	195/65 VR 15	1600	620	1500	12,3 S	9,6	204	72276,–
Fiat Automobil AG, Salzstr. 140, 7100 Heilbronn													
76/2750	F		X	nein	–	145 SR 13	790	410	800	8,3 N*	22,5*	129*	15690,–
Ford Werke AG, Henry-Ford-Str. 1, 5000 Köln 60													
222/3000	F	X		nein	A	195/60 VR 14	1290	485	1350	11,6 N*	9,2*	203*	44130,–
222/3000	F	X		nein	A	195/60 VR 14	1345	455	1350	11,7 N	9,7	198	44250,–
222/3000	F	X		nein	A	205/60 VR 15	1375	550	1850	10,8 N	9,5	203	46835,–
Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach													
135/5200	F	X		ja	X	165/70 SR 13	1080	460	1400	8,7 N	11,6	172	27290,–
Fiat Automobil AG, Salzstr. 140, 7100 Heilbronn													
298/3500	F	X		ja	X	195/55 VR 15	1215	450	1150	9,6 S	6,6	215	36000,–
163/3250	F	X		ja	X	185/60 HR 14	1180	450	1200	9,6 S	10,5	184	28300,–
Mazda Motors Deuschland GmbH, Weidenstr. 2, 5090 Leverkusen													
185/3000	F	X		nein	X	185/60 VR 14	1125	525	1200	9.8 S	8,1	195	34950,–
MMC Auto Deutschland GmbH, Hessenauerstr. 2, 6097 Trebur 2													
133/3500	F	X		nein	X	185/60 HR 14	1145	440	1500	9,1 N	14,1	151	24480,–
170/5500	F	X		ja	A	195/60 HR 15	1415	425	1500	12,9 S*	9,8*	196*	42500,–
143/3500	F		X	nein	X	185/70 SR 14	1320	530	1500	10,4 N	13,2	153	31180,–
Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstr. 1, 4040 Neuss 1													
129/2800	F		X	nein	X	175/70 SR 13	1148	427	1000	10,7 N*	17,0*	153*	21795,–
129/2800	F		X	nein	X	175/70 SR 13	1179	396	1000	7,5 N	15,8	147	22095,–
150/2400	F	X		ja	X	185/70 SR 14	1379	541	1500	– N	14,0	160	35995,–
Adam Opel AG, Bahnhofsplatz 1, 6090 Rüsselsheim													
143/3000	F	X		ja	A	175/70 TR 14	1195	500	1100	9,2 S	14,5	173	29450,–
170/2600	F	X		ja	A	175/70 HR 14	1210	505	1300	9,2 S	11,0	192	31920,–
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porschestr. 42, 7000 Stuttgart-Zuffenhausen													
310/4800	H	X		ja	A	225/50 ZR 16	1450	340	–	15,0 S	5,9	260	114500,–
Deutsche Renault AG, Kölner Weg 6–10, 5040 Brühl													
170/3500	F	X		ja	X	195/65 TR 14	1290	670	1500	9,9 N	11,4	175	42450,–
Subaru Deutschland GmbH, Mielestr. 6, 6360 Friedberg													
80/3600	F		X	nein	X	145 SR 12	790	460	800	7,1 N	16,4	145	15300,–
95/3600	F		X	nein	X	165/65 SR 13	820	530	800	6,7 N	13,8	150	16820,–
140/2800	F		X	nein	X	175/70 SR 13	1085	530	1200	8,1 S	12,3	170	27730,–
192/2800	F	X		nein	X	175/70 HR 13	1140	580	1500	9,5 S	9,1	185	33350,–
140/2800	F		X	nein	X	175/70 SR 13	1095	575	1200	7,9 S	12,3	170	28550,–
192/2800	F	X		nein	X	175/70 HR 13	1150	580	1200	9,5 S	9,1	190	33200,–
140/2800	F		X	nein	X	175/70 SR 13	1120	555	1500	8,5 S	12,3	165	25800,–
192/2800	F	X		nein	X	175/70 HR 13	1185	565	1500	9,5 S	9,4	180	35000,–
192/2800	F	X		ja	X	185/70 VR 13	1180	485	1500	12,9 S	11,8	189	42000,–
Toyota Deutschland GmbH, Bachemer Landstr. 22, 5000 Köln 40													
142/4800	F	X		nein	X	185/70 HR 13	1135	455	1500	8,6 S	12,0	170	27490,–
250/3600	F	X		nein	A	205/60 VR 14	1440	395	1200	15,9 S*	8,1*	222*	52890,–
Volkswagen AG, Postfach, 3180 Wolfsburg													
142/3000	F	X		ja	X	175/70 HR 13	1070	470	1500	8,1 S	11,3	178	26540,–
142/3000	F	X		ja	X	175/70 HR 13	1115	495	1500	10.8 N*	12,7*	175*	29355,–

ohne Buchstabenkennung = Reihenmotor
V = V-Motor
B = Boxer-Motor

[3] Motorlage: F = Frontmotor
M = Mittelmotor
H = Heckmotor

[4] Kraftstoffsorte: N = Normalbenzin,
S = bleifreies Superbenzin
B = verbleites Superbenzin, D = Diesel

* = AUTO ZEITUNG-Meßwert

Hart und herzlich

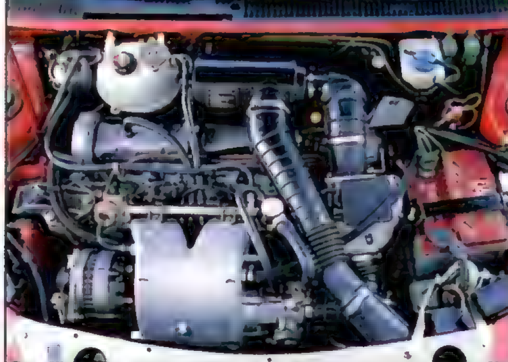
Frankreichs bester Vertreter der GTI-Klasse ist wahrlich keine Sänfte, bezirzt seine Fans jedoch mit viel Pfiff. Kratzt die neue Kat-Version nun am Image des netten Sportlers?



Das süße Laster des 205 GTi heißt „Lastwechselreaktion“. Der Drift in Hecktrieblermanier ist nur Könnern anzuraten.



Mit dem griffigen Dreispeichen-Volant macht das Kurbeln Spaß. Rechts: Drehknöpfe der Heizung.



Der 1,9-Liter-Motor (vorn die Ansaugbrücke aus Alu) leistet nach der Kat-Kur 8 PS weniger.



Plakette für Kat-Autos: Kein Stop vor Smog-Sperrzonen.

Fotos: Hardy Sommer

Standardsituation eines Autofahrers in einer ihm fremden Gemarkung: Er steht an einer Kreuzung und sucht die kürzeste Verbindung von A-hausen nach B-stetten. Das Studium der Karte läßt ihm zwei Möglichkeiten: Über die Autobahn A 0815, exakt 20 Kilometer, oder über die Kreisstraße 1a, exakt 28 Kilometersteine weit. 90 Prozent der Automobilisten würden nun sicher den blauen Hinweistafeln folgen, sich lässig auf den Breitwand-Asphalt gleiten lassen und genauso kommod an die Kaffeetafel ihrer Gastgeber pendeln. Nicht so unser Mann im Auto, über das es auf diesen Seiten zu berichten gilt: Er wird sich behend in die erste Biegung des zu erwartenden Kurvengeschlängels stürzen und es schon bald zu seinem Highway Number One des Tages küren – eine Straße zur „205." Glückseligkeit.

Als AUTO ZEITUNG zuletzt in Heft 3/87 einen Peugeot 205 GTI 1.9 prüfte, überschrieben wir den Test mit „Gut gebrüllt, Löwe". Damals hatten die Franzosen aus Sochaux mit einer 128-PS-Donnerversion dem Golf GTI 16 V den Kampf angesagt, allerdings noch ohne effiziente Schadstoffbehandlung. Unter dem Diktat der Neuen Sauberkeit mußte dieser Über-205 nun einer Version mit geregeltem Dreiwege-Katalysator und 120 PS weichen. Den kleinen 1,6-GTI mit 104-PS-Maschine und schlapper Abgasentgiftung nach dem Pulsair-System gibt es zwar noch immer, doch täte Peugeot gut daran, ihn aus dem Programm zu nehmen. Erstens ist er alles andere als ein Ausbund an Temperament, und zweitens ließe sich damit Umweltbewußtsein glaubhafter zur Schau tragen.

Vive le 1.9, heißt nun die Devise. Oder doch nicht?

TEST-STEONO

Peugeot 205 GTI 1,9 Kat

Karosserie und Innenraum Übersichtliche, relativ geräumige Karosserie. Leicht zu beladender Kofferraum. Gute Variabilität durch getrennt umlegbare Rücksitzbank.

Komfort und Bedienung Gute Sitze mit zu kurzen Kopfstützen. Kurvengieriges Auto mit ausgeprägtem Lastwechselverhalten. Betont hart abgestimmtes Fahrwerk. Hoher Geräuschpegel im oberen Geschwindigkeitsbereich. Direkte Lenkung.

Motor und Getriebe Gut abgestuftes 5-Gang-Getriebe, nicht immer klar definierte Schalt-Ebenen, Motor hängt stets gut am Gas, wirkt aber „nach oben" zugeschnürt.

Sicherheitsausstattung Nebelschlußleuchte, zwei Außenspiegel (manuell von innen verstellbar). kein ABS lieferbar.

Kosten 2 Jahre und 7 Monate steuerfrei, Haftpflicht 1358,70 Mark, Teilkasko 177,50 Mark (Agrippina, Haftpflicht RL 3, Teilkasko R2 ohne Selbstbeteiligung.



Die Kopfstützen sind selbst für Kleingewachsene zu kurz.

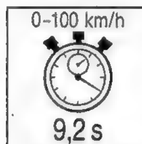
Hat die Abgasreinigung aus dem brüllenden Löwen nun vielleicht einen Papiertiger gemacht? Wir haben gemessen, und unsere Antwort heißt „jein". Zwar ist der komplett aus Leichtmetall gefertigte Motor mit der komplizierten Typenbezeichnung XU 9 JAZ immer noch ein drehfreudiger, in allen Lebenslagen gut am Gas hängender Vertreter, doch fehlen ihm sowohl langer Atem als auch der letzte Biß. Im Vergleich zum einstigen Rudelführer sank die Spitze von 203 auf 198 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verzögerte sich von 8,5 auf 9,2 Sekunden. Noch schlechter sieht es bei den Elastizitätswerten aus: Von 60 bis 120 km/h vergehen nun 13,7 statt 11,9 (4. Gang) beziehungsweise 18,6 statt 16,8 Sekunden (5. Gang). Beim Überholen einer immer länger werdenden Lastwagen-Kolonne verrinnen da wertvolle Zehntel.

Gleichzeitig stieg der Benzinverbrauch von 9,4 auf

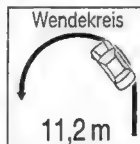
TECHNISCHE DATEN

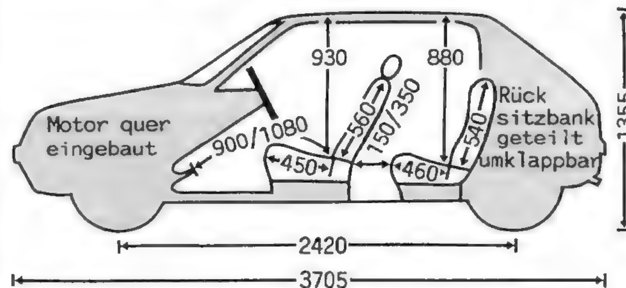
Peugeot 205 GTI 1.9 Kat













Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, Ventilbetätigung über Tassenstößel, elektronische Benzineinspritzung (Bosch-Motronic), geregelter Drei-Wege-Katalysator, kontaktlose Transistorzündung, Druckumlaufschmierung.

Bohr./Hub	83/88 mm	Literleist.	63,0 PS/Liter
Hubr./St.	1905/1891 cm³	Lichtmaschine	750 W
Verdichtung	9,2:1	Batterie	12 V/29 Ah
Leistung	88/120 kW/PS	Kühlflüssigkeit	6,6 Liter
bei	6000/min	Motorölmenge	5 Liter
Max. Drehm.	150 Nm	Ölwechsel	10000 km
bei	3000/min	Wartung	20000 km

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb auf die Vorderräder, Getriebeübersetzungen: I. Gang 2,92:1, II. Gang 1,85:1, III. Gang 1,36:1, IV. Gang 1,06:1, V. Gang 0,86:1, R.-Gang 3,33:1, Achsübersetzung 3,68:1.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, mit unteren Dreiecksquerlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern, Drehstabfedern und Teleskopstoßdämpfern, Stabilisator, Zahnstangenlenkung mit 3,0 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreisbremssystem, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet..

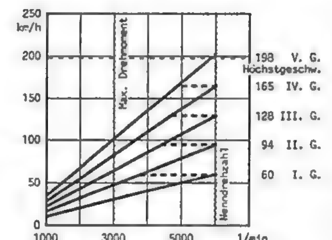
Radgröße	6 J x 15	Reifengr.	185/55 R 15 V

Karosserie/Gewichte

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen und Heckklappe, fünfsitzige Schräghecklimousine.

Leergewicht	940 kg	Leistungsgewicht:	
zul. Gesamtgew.	1300 kg	leer/bel.	7,8/10,8 kg/PS
Zuladung	360 kg	Anhängelasten:	
Dachlast	40 kg	geb./ungeb.	800/440 kg

Fahrzeugbreite gesamt 1589 mm; Spur vorn 1383; hinten 1339 mm; Innenbreite vorn 1310, hinten 1270 mm; Sitzbreite vorn 500, hint. 1190 mm.



Preis

Basispreis	25425 DM
Testwagenpreis	26080 DM*

* inklusive Glashubdach

AUTO ZEITUNG-Meßwerte

Fahrleistungen

BESCHLEUNIGUNG:		ELASTIZITÄT im 4./5. G.	
0– 40 km/h	2,5 s	60– 80 km/h	4,2/5,9 s
0– 60 km/h	4,1 s	60–100 km/h	9,0/11,9 s
0– 80 km/h	6,4 s	60–120 km/h	13,7/18,6 s
0–100 km/h	9,2 s	60–140 km/h	19,3/27,1 s
0–120 km/h	13,1 s	Höchstgeschw.	198 km/h
0–140 km/h	18,5 s	dab. Tachoanz.	205 km/h
0–160 km/h	27,5 s		

Innengeräusche in dB(A)

im Stand	60
bei 50 km/h im 3. Gang	66
bei 80 km/h im 3./4. Gang	74/71
bei 100 km/h im 3./4./5. Gang	81/75/74
bei 120 km/h im 4./5. Gang	80/78
bei 140 km/h im 4./5. Gang	79/82
bei Höchstgeschwindigkeit	88

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoff	Super bleifrei	Tankinhalt	50 Liter
Testverbr.	10,6 l/100 km	theor. Reichweite	470 km

Für Peugeot gibt's bei der Kat-Abstimmung noch einiges zu tun

10,6 Liter/100 km. Da selbst der kleinere XS (siehe auch Kasten auf Seite 61) mit 9,3 Litern nur ganz knapp unter diesem Wert bleibt, muß Peugeot seine Kat-Hausaufgaben in Zukunft wohl noch etwas gründlicher in Angriff nehmen. Der Fahrer selbst – vor allem als 205-GTI-Neuling – spürt nicht empfindlich viel von diesen Kraftverschiebungen, es sei denn eine gewisse Trägheit beim Erreichen der Höchstgeschwindigkeit. Er wird sich, wie unser anfangs erwähnter Fahrer, vor allem am kart-ähnlichen Handling des Mobils erfreuen.

Die sehr direkte, nur im Rangierbetrieb schwergän-

gige Lenkung (Aufpreis für Servo: 810 Mark) kommt präziser Kurvenfahrt zusätzlich entgegen. Die dem Peugeot 205-Fahrwerk innewohnenden Lastwechselreaktionen sind etwas milder geworden, kommen aber mitunter mit der Biestigkeit eines den Sprung über den Doppel-Oxer verweigernden Turnierpferdes. Wer da nicht das ausbrechende Heck zu zügeln weiß, dreht sich gnadenlos. Piano vom Gas gehen, heißt demnach die Devise.

Auch in seiner '89er Version ist der GTI à la française kein Auto für lange Strecken geworden. Wer einmal mit ihm von Puttgarden nach Berchtesgaden düste, weiß, wovon wir reden. Der Geräuschpegel ist hoch, und mit der Zeit können selbst die leidlich guten Sportsitze die immer wieder durchschlagenden Querfugen nicht mehr vom Rückgrat des Fahrers fernhalten.

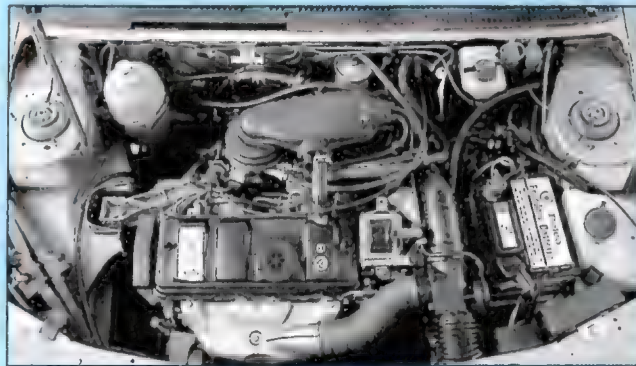
Immerhin ist es im Innenraum nach der großen Renovierung des Jahres 1987 insgesamt angenehmer geworden. Das alte Lenkrad verursachte durch sein ungünstiges Styling mitunter Verkrampfungen auf langen Strecken, da es nirgendwo Platz zum Ablegen der Hände gab. Das neue Volant ist jetzt hübscher, griffiger und gelenkschonender. Daß der Hupknopf nicht in der Lenkradmitte, sondern an einem der Stockhebel sitzt, ist typisch französisch und wird sich wohl nie ändern – eher stürzt der Eiffelturm ein.

Die Heizung wird nun statt mit Schiebern durch Drehknöpfe reguliert. Leider spiegeln sich in der Frontscheibe bei Nacht die drei Rundskalen zusammen mit den Uhren im Instrumententräger – eine unnötige Light-Show. Der Sicherheit an Bord ebenfalls nicht förderlich sind eine fehlende Gurthöhenverstellung, viel zu kurze Kopfstützen und die Verstellhebel der Seitenspiegel. Sie sind eigentlich nur mit beiden Händen vernünftig zu bedienen und ragen gefährlich weit aus ihrer Ecke heraus. Im Kofferraum findet der Plattfuß-Pechvogel nur ein Notrad vor.

Zu den angenehmen Dingen: Die Sitze (Umrandung in Leder, Sitzflächen in Stoff) sind pfiffig und bieten genügend Seitenführung, und die Instrumente lassen sich trotz der ziemlich kleinen Skalen noch gut ablesen. Es gibt zahlreiche Ablagemöglichkeiten und seit letztem Herbst ohne Aufpreis automatische Fensterheber und eine Zentralverriegelung (inklusive Kofferraumschloß). Die Gesamtverarbeitung macht einen ziemlich ausgereiften Eindruck – der Peugeot 205 ist ein erwachsenes Auto geworden.

Bliebe der Preis von 25 425 Mark, der sich nur noch durch wenige Extras steigern läßt, wie Metallic-Lackierung (421 Mark), Sonderlackierung schwarz (175 Mark), Glashubdach (655 Mark) und Servolenkung. Ohne Zweifel ist der französische GTI damit trotz des Fehlens einer 16-Ventil-Variante und leichter Schwächung durch den Kat unverändert ein gutes Angebot. Peugeot macht die Hochrüstung nicht mit – das trotzdem noch sehr forsche Temperament und die originelle Form des 205 GTI verlangen derzeit aber auch nicht nach mehr. **Thomas M. Imhof**

Peugeot 205 XS: Der kleine Löwe brüllt auch nicht schlecht



Der XS-Motor mit 75 PS ist um sechs Grad nach vorn geneigt eingebaut und wird von einer Zentraleinspritzung gefüttert.

Wenn es um vollwertige Abgasnachbehandlung per geregeltem Drei-Wege-Kat ging, stellte sich Peugeot-Präsident Jacques Calvet lange taub. Vor allem die Motoren unter 1,4 Liter wollte der Konzernchef am liebsten ganz aus der immer mehr über ihn zusammenschwappenden Diskussion heraushalten.

Doch der Druck des wichtigen deutschen Marktes zwang die Franzosen dann doch zum Handeln. Der aus dem Citroën AX bekannte TU-Motor, im deutschen Programm sowohl mit 1124 cm^3 als auch 1360 cm^3 zu haben, hinterließ bei einem ersten Fahrbericht (Heft 24/88) im Modell 205 XS einen hervorragenden Eindruck. Der seit 1986 produzierte Motor besteht komplett aus Leichtmetall. In den Zylinderaufnahmen sind nasse Gußeisen-Laufbuchsen eingepreßt. Die Gemischaufbereitung erfolgt durch eine Zentraleinspritzung.

Im AUTO ZEITUNG-Testalltag wurde der kleine Bruder des GTI von mehr als nur einem Tester bewegt. Das Urteil war ziemlich einhellig: „Ganz schön gereift", „Verarbeitung scheint besser, klappert nicht mehr so" und „Motor macht Laune", so gab es Lob von allen Seiten.

Die Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h nach Werksangabe wurde exakt erreicht, bei der Beschleunigung von 0-100 km/h blieben wir mit 11,6 Sekunden allerdings eine volle Sekunde hinter der zu optimistischen Werksangabe zurück. Aber das macht fast gar nichts, hängt das Triebwerk doch noch betonter „am Gas" als der 120 PS starke GTI-Treibsatz. Hohe Drehzahlen sind ihm überhaupt nicht fremd – wenn es auch oberhalb von 5000 Touren ziemlich laut wird. Der XS bietet ausgezeichnete Elastizitäts-Werte: Von 60 bis 100 km/h im 4. Gang in 9,9 Sekunden, in der höchsten Fahrstufe 14,2 – das sind nur 0,9 beziehungsweise 2,3 Sekunden weniger als beim über 500 cm^3 größeren GTI.

Von außen macht der mit GTI-Doppelscheinwerfer-Bug (hilft beim Überholen) daherkommende XS ebenfalls eine gute Figur. Für 19 310 Mark (Aufpreise wie bei GTI, Colorverglasung kostet 325 Mark, vier Alu-Felgen 668 Mark) erhält der Kunde mit dem XS zweifellos ein „gutes Stück" aus der 205-Modelltorte. □



Gelungener GTI-Verschnitt: Nur Stahlfelgen, schmalere Pneus und Schriftzüge verraten den XS.

Telefonische Anzeigenannahme: (0221) 7709-192

AMC

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! AMC Jeep Cherokee ab 33.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Stän-



dige Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! AMC Jeep YJ Wrangler ab 28.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage.



Ständige Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Amerikanische Wagen

NEUWAGEN MIT PREISVORTEIL! US-Neuwagen und Klassiker nach Ihren Wünschen, zulassungsfertig zu festen Endpreisen ab Aalen, importiert für Sie mit langjähriger Erfahrung, **AUTO STAFFEN**, ständige Ausstellung, Kfz.-Meisterservice, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B29, Tel.: (07361) 71017, Fax.: (07361) 71080.

Audi

EG-Fahrzeuge! Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

BMW

BMW-Jahreswagen für Selbstabholer, BMW-Vermittlung Hochwimmer, 8311 Niederviehbach b. Dingolfing, Tel.: (08702) 1895.

SERVICE-INTERVALLANZEIGE: Rücksteller 45 DM. Tel.: (0711) 7776204.

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

BMW-Jahreswagen - von WA, unfallfrei, mit ca. 10.000 km, direkt vom Herstellungsort Dingolfing/Bay., daher große Auswahl und günstige Preise. Jahreswagenvermittlung Dachs, Dingolfing, Tel.: (08731) 71333.

GLOBUS Automobile Tel.: (0208) 854021. EG-Neuwagen-Vermittlung, nur fabrikneue Fahrzeuge, langjährige Erfahrung. Kfz.-Meisterbetrieb, alle Fabrikate. Tuff-Kote Dinol-Stützpunkt für wirksamen Rostschutz. Inzahlungnahme, Leasing, Finanzierung. Preise, Lieferzeit sowie Sondermodelle auf Anfrage. **Es lohnt sich! GLOBUS Automobile, Bero Center, 42 Oberhausen**, Tel.: (0208) 854021-23.

Chevrolet

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Chevrolet Blazer ab 37.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



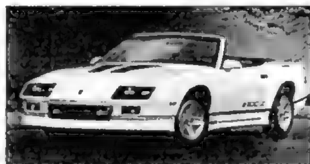
Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Chevrolet Astro ab 35.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

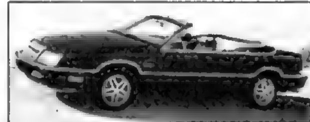
TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Chevrolet Camaro ab 33.300 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Chrysler

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Chrysler LeBaron Cabrio 38.500 DM. WeitereMarken und Modelle auf Anfrage.



Ständige Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Daihatsu

Diverse Vorführwagen mit wenig km. **GLOBUS Automobile GmbH**, Daihatsu Vertragshändler, Bero Center, 4200 Oberhausen, Tel.: (0208) 854021.

Daimler Benz

AUTOTEL-B + C/FAX/Anrufbeantworter bietet Fa. Gutermuth, Tel.: (0228) 235349.

+ 14 PS für 190 E durch BRABUS Sportauspuffanlage. Tel.: (02041) 9909-0.

Schrägrohr-Sportauspuff verchromt für 300 E, 300 CE,

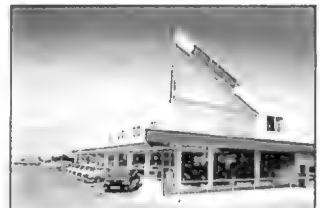


300 TE, BRABUS Tel.: (02041) 9909-9.

190 E mit 8 x 16 u. 225/45 UR 16 v + h ohne Verbreiterung auf BRABUS Monoblock Leichtmetallrad, Tel.: (02041) 9909-0.

BRABUS Tuning-Katalog mit Motorbroschüre für das gesamte MERCEDES-Programm gegen 20 DM Schutzgebühr bitte anfordern bei: BRABUS autosport, Kirchhellener Str. 246-265, 4250 Bottrop, Tel.: (02041) 9909-0. Abfahrt BAB A2, 500 m rechts.

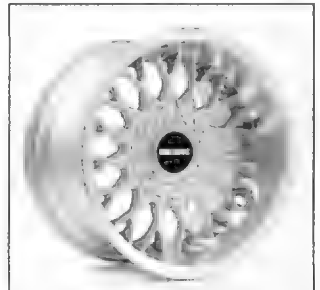
BRABUS 190 E 2.6 in verschiedenen Farben und Ausstattungen sofort lieferbar, mit und ohne BRABUS Tuning. BRABUS-Info: (02041) 9909-0.



Tuning-Zentrum für Mercedes-Fahrzeuge. Besuchen Sie uns in unserem Tuning-Zentrum für Mercedes-Fahrzeuge direkt an der BAB A2 in Bottrop (Abfahrt 300 m rechts), wir zeigen Komplettfahrzeuge und unser Tuningprogramm. Besichtigung jeden Samstag 8-18 Uhr (keine Beratung, kein Verkauf). Wir freuen uns auf Ihren Besuch! BRABUS autosport, Kirchhellener Str. 246-265, 4250 Bottrop, Tel.: (02041) 9909-0.

300 E, 300 TE, 300 CE in verschiedenen Farben und Ausstattungen sofort lieferbar, mit und ohne BRABUS Tuning. BRABUS-Info: Tel.: (02041) 9909-0.

MONOBLOCK. Die BRABUS Leichtmetallfelge für MERCEDES-Fahrzeuge mit einer Rei-

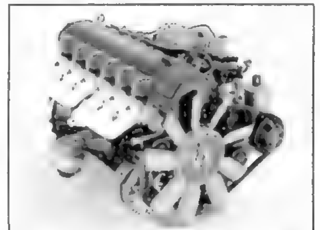


fengröße bis zu 245/45 VR 16 ohne Verbreiterung. BRABUS-Info: (02041) 9909-0.

4-Matic-Sportfahrwerk ab sofort lieferbar. BRABUS-Info: Tel.: (02041) 9909-0.

AB 3. Die 1. Leistungsstufe für den 190 E 2.6 + 25-30 PS, V-max. ca. 239 km/h (siehe Test "ams" Heft 21/87). BRABUS-Info: (02041) 9909-0.

AB 4. Die 1. Leistungsstufe für den 300 E + 25-30 PS, V-max.

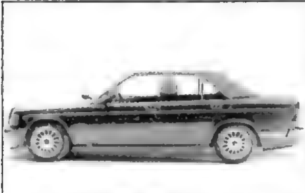


ca. 240 km/h. BRABUS-Info: Tel.: (02041) 9909-0.

190 D, Jahreswagen, diverse Extras. Tel.: (06340) 1746.

Jahreswagen 200 D, Bj. 1/88, 7.500 km, SHD, elektr. re. ASP, blau-schwarz-met., ZV, Nichtraucher. VB 34.500 DM. Tel.: (06201) 71585.

BRABUS 190 E 3.6, 245 PS, 360 Nm, V-max. ca. 250 km/h (siehe Test AutoZeitung Heft 5/87, auto, motor und sport Heft 5/87, Auto Bild Heft 38/87, sport auto



Heft 11/87) in verschiedenen Farben und Ausstattungen mit und ohne Katalysator sofort lieferbar. BRABUS-Info: Tel.: (02041) 9909-0.

BRABUS 300 E 3.6, 300 TE 3.6, 300 CE 3.6, 245 PS, 360 Nm, V-max. ca. 250 km/h (siehe Test Auto Zeitung Heft 8/87, auto,



motor und sport Heft 8/86, FAZ vom 15. Nov. 86, rallye racing Heft 23/87) mit und ohne Katalysator lieferbar. BRABUS-Info: (02041) 9909-0.





EG Neuwagen

EG-Neuwagen seit 10 Jahren zu Superpreisen! Hier einige Beispiele aus unserem Angebot, z.B.:

Ford Fiesta	ab 10.680
XR 3i	ab 18.990
Honda Civic 1,3 L	15.600
Prelude 2,0 EX	25.100
Accord	20.100
Integra	18.300
Aerodeck EX	22.100
Lada 1200 E	6.850
Samara	9.750
Mazda 626	16.900
Nissan Micra DX	ab 11.700
Sunny	13.400
BMW 318i, Ra/Ca.	24.690
BMW 320i, Ra/Ca.	26.690
Opel Corsa	ab 11.400
Opel Kadett	ab 13.800
Opel Omega	ab 21.500
Toyota Starlet L	ab 11.400
Toyota MR 2	ab 31.200
Supra 3.0i	ab 43.990
Camry XL	ab 23.300
Camry Turbo Diesel	ab 24.400
Celica 1,6 ST	21.400
Landcruiser	29.990
Subaru	
Superstat. 4 WD	22.100
Justy DL	11.900
Peugeot 205 XE	11.400
Polo Fox	12.800

Leasing-Angebote, z.B. bei 36 Monaten, ohne Km-Begrenzung:

	Anz.	Rate
Opel Corsa	2.700	164
Kadett	3.700	188
Ford Fiesta	2.670	152
Fiesta	4.968	80
Sierra	4.980	215
Mazda	5.190	210
Toyota Corolla	3.750	216

Weitere Modelle auf Anfrage. Alle Fahrzeuge m. TÜV, Brief u. Garantie. Auslieferungauf Wunsch innerh. der BRD,Verkauf-Vermittlung-Finanzierung-Leasing-Service. ADI GmbH, Albertstr. 78, 4000 Düsseldorf, Tel.: (0211) 733288, privat 252434.

NEUWAGEN MIT PREISVORTEIL! EG-Neuwagen nach Ihren Wünschen, zulassungsfertig zu festen Endpreisen ab Aalen, importiert für Sie mit langjähriger Erfahrung **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

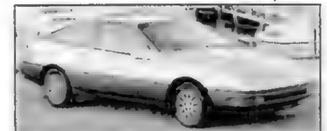
EG-Import-Anleitung: Neuwagen (auch deutsche) bis 30 % unter unverb. Preisempf. Genaue Anleitung, neueste Gesetze, über 100 Händleradressen. 28 DM (Scheck od. NN). Rieck-Verlag, Abt. 1/14, Postf. 3109, 6236 Eschborn, Gratisprospekt.

GLOBUS Automobile Tel.: (0208) 854021. EG-Neuwagen-Vermittlung, nur fabrikneue Fahrzeuge, langjährige Erfahrung. Kfz.-Meisterbetrieb, alle Fabrikate. Tuff-Kote Dinol-Stützpunkt für wirksamen Rostschutz. Inzahlungnahme, Leasing, Finanzierung. Preise, Lieferzeit sowie Sondermodelle auf Anfrage. **Es lohnt sich! GLOBUS Automobile, Bero Center, 42 Oberhausen**, Tel.: (0208) 854021-23.

Ford

EG-Fahrzeuge, Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

TRAUMWAGEN ZU TRAUMPREISEN! Ford Probe ab 34.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige Ausstellung/KFZ-Meisterservice.



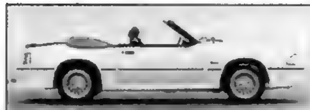
AUTO STAFFEN, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Anzeigenannahme (0221) 7709192

Telefonische Anzeigenannahme: (0221) 7709-192

Ford

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Ford Mustang ab 28.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

Geländewagen

NEUWAGEN MIT PREISVORTEIL! EG-Neuwagen nach Ihren Wünschen, zulassungsfertig zu festen Endpreisen ab Aalen, importiert für Sie mit langjähriger Erfahrung, **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Honda

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

Auto Klassik



Mazda

EG-Fahrzeuge. Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

Opel



Der neue IRMSCHER-Sportkalender '89

Volle 12 Runden rassige Rallye- und Rennfotos. Packende Action-Szenen aus aller Welt, geschossen von Spitzen-Fotografen. Großformatig, in Farbe, mit Monatskalender. Fragen Sie Ihren Opel-Händler oder gegen Voreinsendung von DM 12,–* direkt von IRMSCHER. Gleich bestellen!

* unverbindliche Preisempfehlung



IRMSCHER GmbH, Bahnhof/Pappelstr. D-7064 Remshalden 1, Tel. 07151/7002-0

UP-OPEL-TUNING: Tiefer bis 80 mm mit TÜV! Tieferlegungsfedern-Satz ab 200 DM, Gasdruckstoßdämpfer/Satz ab 170 DM, kpl. Tieferlegungssatz ab 400 DM! Fa. Ulrich Piethe, Tel.: (0451) 282627.

EG-Fahrzeuge. Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

NEUWAGEN MIT PREISVORTEIL! EG-Neuwagen nach Ihren Wünschen, zulassungsfertig zu festen Endpreisen ab Aalen, importiert für Sie mit langjähriger Erfahrung, **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax.: (07361) 71080.

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

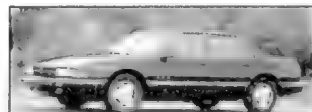
Peugeot

EG-Fahrzeuge. Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

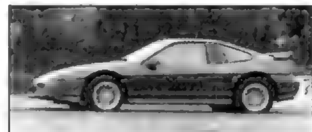
Pontiac

TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Pontiac Bonneville ab 40.900 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Stän-



dige Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

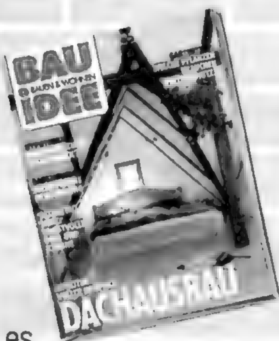
TRAUMWAGEN ZU TRAUM-PREISEN! Pontiac Fiero GT 39.500 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTOSTAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Anzeigenannahme (0221) 7709192





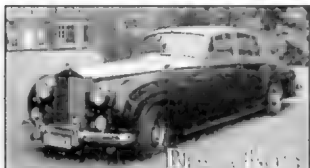
TRAUMWAGEN ZU TRAUMPREISEN! Pontiac Firebird ab 33.300 DM. Weitere Marken und Modelle auf Anfrage. Ständige



Ausstellung/KFZ-Meisterservice. **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Rolls-Royce

Rolls-Royce Vermietung mit livriertem Chauffeur für Hochzeit, Jubiläum, Geburtstag, Ta-



ges- und Wochenendfahrten, Film, Werbung, Repräsentation ... Fa. Rent a Rolls, Tel.: (0212) 75782.

Subaru

Diverse Vorführwagen mit wenig km. **GLOBUS Automobile GmbH**, Subaru Vertragshändler, Bero Center, 4200 Oberhausen, Tel.: (0208) 854021.

Toyota

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

GLOBUS Automobile Tel.: (0208) 854021. EG-Neuwagen-Vermittlung, nur fabrikneue Fahrzeuge, langjährige Erfahrung. Kfz.-Meisterbetrieb, alle Fabrikate. Tuff-Kote Dinol-Stützpunkt für wirksamen Rostschutz. Inzahlungnahme, Leasing, Finanzierung. Preise, Lieferzeit sowie Sondermodelle auf Anfrage. **Es lohnt sich! GLOBUS Automobile, Bero Center, 42 Oberhausen**, Tel.: (0208) 854021-23.

Volvo

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

VW

Nutzen Sie unsere Großabnehmer-Vorteile für fabrikneue Fahrzeuge. Fordern Sie unsere 32-seitige Preisliste kostenlos an. **Jeske + Co. GmbH**, 3507 Baunatal, Tel.: (05665) 5047; 7920 Heidenheim, Tel.: (07321) 64122.

EG-Fahrzeuge. Preisvorteile, auf Wunsch Auslieferung innerhalb der ganzen BRD. Heimex Automobile GmbH, Tel.: (02107) 8789, Telex: 8518139.

VW + Audi Jahreswagen-Computerliste über 1-jährige Fahrzeuge direkt von W.A. Geben Sie Ihren gesuchten Fahrzeugtyp und KW/PS an. Fordern Sie gege1,30 DM Rückporto die Liste darüber an. Direkte Adressenvergabe auch per Telefon. Soika-J.W.-Zentrale, Dieselstr. 18, 3180 Wolfsburg 1, Tel.: (05361) 54444.

Verschiedene Marken

NEUWAGEN MIT PREISVORTEIL! EG-Neuwagen nach Ihren Wünschen, zulassungsfertig zu festen Endpreisen ab Aalen, importiert für Sie mit langjähriger Erfahrung, **AUTO STAFFEN**, 7080 Aalen-Attenhofen, direkt an der B 29, Tel.: (07361) 71017, Fax: (07361) 71080.

Verschiedenes

AUTOTEL-B + C/FAX/Anrufbeantworter bietet Fa. Gutermuth, Tel.: (0228) 235349.

DUDELSÄCKE 1a Qualität mit Anleitung, 330 DM. Tel.: (02161) 641730.

Schallplatten, die nicht mehr im Handel erhältlich sind, aber auch die neuesten Schlager erhalten Sie preisgünstig durch uns. Fordern Sie unverbindlich unseren kostenlosen Katalog an. KESS-VERSAND, Postfach 253548, 87 Würzburg 25.

Wie schaffe ich mir ein lukratives 2. Bein. Detaillierte Untersuchungen lukrativer Geschäftsideen liefert neuartige Wirtschaftszeitschrift. Gratisinfo: Die Geschäftsidee, Th.-Heuss-Str. 4/AZ902, 5300 Bonn 2.

450 neue Geschäfts-Ideen! Ideal zum nebenberufl. Start. Gratisinfo AZ von ASV Verlag, Pf. 1118, 8720 Schweinfurt.

D-Schild-Magnetfolie, StVZO entspr., optisch wie geklebt, haftet sicher und sauber und ist immer wieder zu verwenden! 15 DM + NN (oder Vorkasse portofrei) von ASV Versand, Postfach 1118, 8720 Schweinfurt.

So wird Geld verdient! Soforinfo geg. adress. Freiumschlag 80 Pf. PC-GmbH, Postfach 122, 8183 Rottach-Eg.

Modellautos für Sammler und Liebhaber! Prospekt B-6 gratis. Modell Post Shop, Postf. 41, D-8545 Spalt.

Autoalarmaufkleber, 3 Stück/5 DM. Scheck + Geldschein an: M + M-Versand, Postf. 320765, 4000 Düsseldorf 32.

Ihr Auto im Test, von Abarth bis Zastava, von 1946 bis heute, ca. 6.000 Tests von 280 Marken. Pro Bericht 10 DM + Porto. Tel.: (08441) 2922.

Leder-Innenausstattungen für alle PKW's ab 2.000 DM, sowie Auto-Leder, qm ab 68 DM. Tel.: (0221) 768356.

Vergessen Sie alles, was Sie bisher im Auto gehört haben! Mit dem **Infinitj CS-1** Referenz-System der abs. Spitzenkl., statt 1.300 DM, **nur 980 DM**, oder **Infinitj RS 693** Spitzenklasse I, statt 750 DM, **nur 590 DM**. Auch über Endverstärker sollten Sie mit uns reden. Versand per NN o. Vorkasse. **ars musica**-HiFi Lautsprecher, Tel.: (08021) 8277 - jederzeit tel. Auskunft.

Autotelefon C-Netz, supergünstig, auch im Koffer. Ibach-Elektronik, Tel.: (02151) 547054.

GLOBUS Automobile Tel.: (0208) 854021. EG-Neuwagen-Vermittlung, nur fabrikneue Fahrzeuge, langjährige Erfahrung. Kfz.-Meisterbetrieb, alle Fabrikate. Tuff-Kote Dinol-Stützpunkt für wirksamen Rostschutz. Inzahlungnahme, Leasing, Finanzierung. Preise, Lieferzeit sowie Sondermodelle auf Anfrage. **Es lohnt sich! GLOBUS Automobile, Bero Center, 42 Oberhausen**, Tel.: (0208) 854021-23.

Härtetest für Ab

Im türkischen Taurus-Gebirge sortierte der Zigaretten-Multi Reynolds die deutschen Teilnehmer für die nächste Camel-Trophy.





Teamwork: 20 Mann schufteten zwei Tage, um 24 ausgewachsene Bergkiefern in Brückenform zu bringen.





Fotos: Bodo Hutten

Achtung, Seitenstreifen nicht befahrbar: Die Eigenkonstruktion über den Gebirgsfluß verzeiht keine Lenkfehler.

enteurer



Durch dick und dünn: Die Pajeros von Mitsubishi bewiesen Durchsetzungsvermögen und Nehmerqualitäten.

Eigentlich war alles nur ein Werbe-Gag. Denn dem Geschmack von Freiheit und Abenteuer, vom Branchenriesen Phillip Morris propagiert, hatten die Reynolds-Strategen nur den allseits bekannten Mann mit Loch im Schuh entgegenzusetzen.

Doch der überzeugte die Schar der umworbenen Raucher nicht im gewünschten Maße. Deshalb erfanden die findigen Marketing-Strategen die Camel-Trophy. Vermeintlich harte Männer, so die Idee, sollten die bis dato unerforschten Gebiete unseres blauen Globus mit dem Geländewagen durchqueren. Ob brasilianischer Dschungel, der Urwald von Borneo oder die Wildnis in Madagaskar, die gelben Glimmstengel-Jeeps mit einem Troß von Journalisten und Fotografen im Schlepp gehörten fortan zum Alltag der Eingeborenen wie das Notrad zum Porsche 911. Und was ursprünglich noch ein nationaler Wettbewerb für deutsche Tabak-Konsumenten war, entwickelte sich schnell zum internationalen Vergleichskampf.



Ein kleiner Fleck auf der Landkarte, aber ein großes Paradies für Off-Road-Fans: Das Taurus-Gebirge an der türkischen Mittelmeerküste.

1989 wird die zehnte Trophy gestartet, und die konkurrierenden Nationen sind hektisch auf der Suche nach geeigneten Teilnehmern. Die Anforderungen sind hart. Denn wer sich vor den Camel-Werbe-Karren spannen läßt, darf keine Vergnügungsreise erwarten. Wer am Ende eines harten Tages auf ein klimatisiertes Fünf-Sterne- Hotel wartet, hat sich arg getäuscht. Trophy-Alltag bedeutet kraftraubende körperliche und psychische Arbeit. Subtropische Temperaturen und sintflutartige Regenfälle bestimmen das Wetter, Schlamm und nicht vorhandene Wege markieren die Route. Verständlich, daß besonders allraderfahrene Kandidaten in die engere Wahl kommen. Genau zwanzig davon hatten die ersten Hürden der deutschen Vorauswahl gemeistert und waren ins türkische Taurus-Gebirge zur Endausscheidung geladen.



Im Dieseltakt-Marsch: Die Pajero haben ihre Schuldigkeit getan. Auf der Trophy werden Land Rover eingesetzt.


Darf's ein bißchen Schlamm sein? Wenn die Räder nicht mehr richtig greifen, ist körperlicher Einsatz gefragt...


... und wenn gar nicht mehr hilft, schlägt die große Stunde der Seilwinde. Die zieht die Karre aus dem Dreck.

Freier Fall, zwanzig Meter in die Tiefe

Nur die besten vier, so das unbarmherzige Reglement, haben danach die begehrte Trophy-Fahrkarte in der Tasche, und nur zwei von ihnen gehen letztlich auf den transkontinentalen Gewalttrip. Entsprechend ehrgeizig wühlten sich die Unerschrockenen durch den tiefen türkischen Morast. Tagelanger Dauerregen hatte das Trainings-Camp und die gesamte Umgebung in eine riesige Fango-Packung verwandelt. „Zum Lernen ist das hier eigentlich nichts," machte Cheftrainer Franz



Freizeit-Tip für Türkei-Urlauber: Mit dem Leih-Jeep in die Berge

Alt seinen Sorgen Luft, „wer bei diesen Verhältnissen nicht schon mit einem Geländewagen umgehen kann, lebt gefährlich." Wahre Worte. Schon am zweiten Tag der einwöchigen Sichtung des Kandidatenmaterials verabschiedete sich einer der bereitgestellten Mitsubishi Pajeros mitsamt seinen drei Insassen in Richtung Abgrund. Nach gut zwanzig Höhenmetern freier Fall kam das Ende der unfreiwilligen Vorführung ebenso überraschend wie endgültig. Ein junger Fels hatte sich nachhaltig in den Weg gestellt. Mit leichten Prellungen und nobler Blässe entstieg die Pajero-Crew zum Glück nahezu unverletzt. Dagegen dürfte der auf das Äußerste malträtierte Pajero bestenfalls noch als Metallschrott zum Kilopreis einen unerschrockenen Kaufinteressenten finden.

Die spektakuläre Flugeinlage blieb allerdings der einzige ernstzunehmende Patzer eines Kandidaten. Was sich die sehr professionellen Organisatoren durchaus als Kompliment auf die gelben Fahnen schreiben dürfen, denn Gelegenheiten für verhängnisvolle, schicksalsbestimmende Abflüge gibt es auf den Taurus-Höhenzügen mehr als reichlich.

Gipfelsturm mit viel Gas und wenig Hirn

Besonders während der nächtlichen Orientierungsfahrten, wenn mindestens 12 Stunden Testprogramm die Kraft- und Konzentrationsreserven der Teilnehmer bereits verzehrt hatten, war eine erhöhte Risikobereitschaft ungeliebter Passagier in den Wettbewerbsautos. Da wurden dann schon einmal mannstiefe Wasserlöcher in Angriff genommen, ohne vorher zu Fuß die Befahrbarkeit zu testen und steile Hänge mit viel Gas und wenig Hirn nur zur Hälfte erklommen. In den Nächten hagelte es deshalb aus gutem Grund die meisten Minuspunkte von Seiten der stets anwesenden Trainer.

Doch nicht nur Geschick hinter dem Lenkrad und auf dem Beifahrersitz kam zur Bewertung. Technisches Veständnis, sachgemäßer Umgang mit einer Seilwinde, kollegiales Verhalten oder auch Führungsqualitäten sind gleichfalls geschätzte Tugenden für ein erfolgreiches Trophy-Team. Beim Brückenbau konnten die zwanzig Bewerber ihre Qualitäten in diesen Disziplinen eindrucksvoll unter Beweis stellen. Das türkische Forstamt hatte 24 schlank gewachsene Bergkiefern angekarrt und einen rauschenden Gebirgsfluß freigegeben. Dort wuchteten 40 Hände unter der Leitung von Survival-Spezialist Volker Lapp zwei komplette Tage, um einen Pajero auf trockenen Michelin-Pneus auf die andere Uferseite zu bringen. Das beachtliche Werk steht noch heute, und wer seinen nächsten Urlaub im Großraum Anatalya plant, kann sich die imposante Konstruktion aus nächster Näje betrachten. Doch Vorsicht ist geboten: Die Spurweite der Brücke hat exakt Pajero-Format. Mit Fremdfabrikaten ist von einer Flußüberquerung deshalb dringend abzuraten.

Aber auch ohne Brückenfahrt erweist sich die Gegend als Off-Road-Paradies. Steilhänge jeder Kategorie, Wasserdurchfahrten aller Schwierigkeitsgrade, unbefestigte Serpentinen und das alles ohne regulierende Ordnungshüter lassen das Herz überzeugter Gelände-Fans höher schlagen. Darauf haben sich auch die ortsansässigen Autovermietungen eingestellt: Von den verschiedenen Suzuki-Modellen bis hin zum Land Rover wird alles angeboten, was vier angetriebene Räder hat. Von diesem Angebot haben auch die Reynolds-Organisatoren Gebrauch gemacht, denn Mitsubishi hatte lediglich für die Teilnehmer Automobile zur Verfügung gestellt. 10 Sixt-Budget-Wrangler Jeeps wurden kurzerhand für 40 000 Mark Camelgelb lackiert und ins Camp geschickt – nur neun davon kamen zurück.

Überhaupt, für das Camel-Camp war anscheindend kein Aufwand zu groß. So wurden gleich drei riesige Festzelte von Deutschland ins Camp transportiert, und ein Helikopter stand für neue Perspektiven allzeit bereit. Sogar für jede Menge Christstollen war im Zeltlager gesorgt. Daß die Leckereien auf den Zollpapieren als Stollen für die Geländereifen registriert waren, störte eigentlich niemanden und schon gar nicht die Zöllner. Doch trotz der fürsorglichen Verpflegung und der prächtigen Off-Road-Bedingungen sehnten nach dem siebten Regentag alle Beteiligten das rettende Hotel herbei.

Auch alte Haudegen machen Fehler

Während die geschundenen Teilnehmer ihre völlig durchnäßten Utensilien zusammenpackten, machte sich die vesammelte Trainer-Kompetenz auf, um gemeinsam den abgestürzten Pajero zu bergen. Vier Stunden lang zeigten die trophyerfahrenen Haudegen, wie man es nicht machen sollte. Da wurde rumgeschrien und laut geflucht, da zogen gleich zwei Seilwinden am falschen Ende, Taue rissen und die herbeigeholten Bergungspajeros versanken unkontrolliert im tiefen Schlamm. Als der verunglückte Mitsubishi dann endlich auf den Rädern und glücklich auch wieder auf der Straße stand, war nur eines klar: Nicht jeder, der schon eine Camel-Trophy auf dem Buckel hat und Mitglied im ehrwürdigen Participants-Club ist, würde heute seiner eigenen Beurteilung standhalten und durch die Vorauswahl für neue Teilnehmer kommen.

Den Sieg trug schließlich, wie schon im letzten Jahr, ein Mann der Dental-Branche davon. Alexander Peterson, Zahntechniker aus Eltville, hatte sich wohl den triumphierenden Ausspruch des Vorjahressiegers hinter die Ohren geschrieben: „Es war doch klar, daß ich gewinne, schließlich baue ich die besten Brücken."

Michael Bernard

AUTO REPORT
Geschwindigkeits-Kontrollen

Achtung, Radar-Fallen!

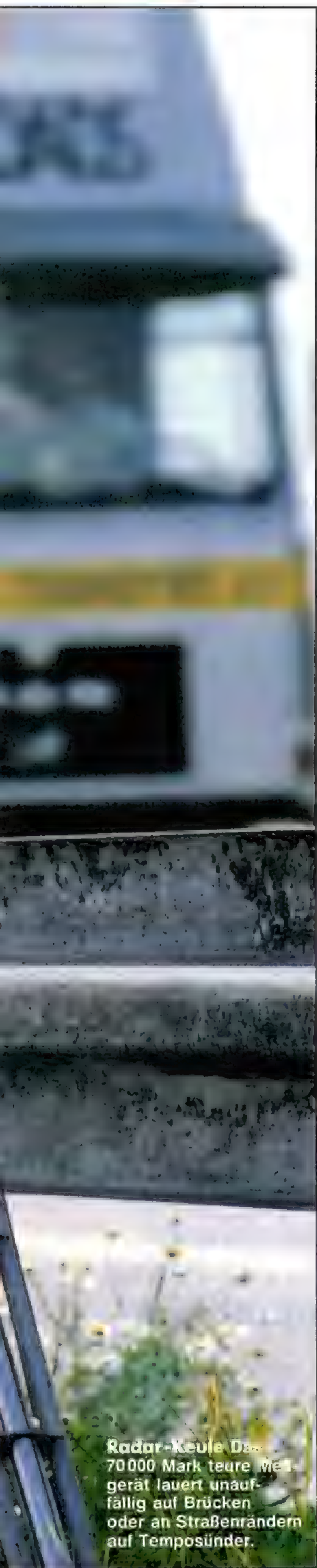
Mit Schirm, Schild und jede Menge Schneid zieht der Erkrather Kraftfahrzeugmeister Ulrich Kautzner seit elf Jahren gegen die Radarfallen der Polizei zu Felde. Über 120mal stand der 40jährige deshalb vor Gericht. Doch trotz aller List und Tücke können ihn die Behörden nicht kleinkriegen. Kautzner ist nach wie vor aktiv und warnt Autofahrer vor Radar-Messungen. Dem Rheinländer geht es nicht darum, den Ordnungshütern Streiche zu spielen. Kautzner hat durchaus triftige Argumente gegen die Tempo-Kontrollen. Argumente, die mittlerweile sogar Polizei-Chefs anerkennen. Was treibt den Autofahrer zum offenen Protest gegen die Polizei-Methoden? AUTO ZEITUNG sprach mit dem ungehorsamen Bürger.

Die Polizisten kennen kein Pardon. „Sie sind vorläufig festgenommen. Bitte steigen Sie in den Streifenwagen ein", fordern sie den 40jährigen Mann mit dem schwarzen Regenschirm auf und lassen keinen Zweifel daran, daß sie es mit der „Verhaftung" ernst meinen. Im Polizeirevier erfährt der Betroffene dann, was die Ordnungshüter ihm zur Last legen. „Sie haben eine Amtshandlung gestört", lautet der Vorwurf der Beamten, die den Bürger denn auch gleich an Ort und Stelle büßen lassen: Eine Stunde lang sperren sie ihn hinter Schloß und Riegel – in die Einzelzelle im Keller des Polizeireviers von Hilden. Für Ulrich Kautzner, den Mann mit dem schwarzen Regenschirm, sind solche rüden Polizei-Methoden nichts Neues. In den letzten elf Jahren machte er auf diese Weise mehrfach Bekanntschaft mit der uniformierten Staatsmacht. Beharrlich setzen sich die Beamten über Recht und Gesetz hinweg, nur um den Kraftfahrzeugmeister vom Straßenrand zu vertreiben.

Dort hat Kautzner bereits über 700mal seinen Schirm aufgespannt. „Vorsicht, Radar" steht in großen Lettern auf dem Regenschutz, mit dem der Erkrather Autofahrer im Großraum Düsseldorf zwei Mal pro Woche vor Radarfallen der Polizei warnt. Über 120mal haben ihn die Behörden deshalb bereits angezeigt. Ohne Erfolg: Kautzner konnte alle Anklagen abschmettern. „Ich habe



Fotos: W. Bister, H. Sommer, J. Faber, T. Zimmermann, J. Christ, IVB-Report



Radar-Keule Das 70 000 Mark teure Meßgerät lauert unauffällig auf Brücken oder an Straßenrändern auf Temposünder.

Polizisten-Schreck Ulrich Kautzner auf dem Weg nach Hause. In einer Zelle der Hildener Polizeistation mußte er eine Stunde lang „brummen".

noch keinen Prozeß verloren. Kein Richter konnte mir nachweisen, daß meine Warnaktionen rechtswidrig sind", berichtet der rheinische Polizisten-Schreck. Doch hinter den „Radar-Einsätzen" des Ro 80-Fahrers steckt mehr als nur der Wunsch, den Ordnungshütern einen Streich zu spielen. Kautzners Auftritte sind Demonstrationen, sein Regenschirm ist sein Protest-Plakat. „Mich stört die Fallenstellerei der Polizei. Die will doch nur bei den Autofahrern abkassieren", ärgert sich der Erkrather und stellt damit einen Großteil der täglichen Polizeiarbeit in Frage. Denn mit ihrer „repressiven Verkehrsüberwachung" (Amtsdeutsch) erfüllen die Beamten nach Kautzners Ansicht nicht ihre eigentliche Aufgabe. „Radarkontrollen dürfen nur an unfallträchtien Stellen stattfinden. Doch statt diese Gefahrenpunkte zu entschärfen, verstecken sich die Polizisten dort und lauern ahnungslosen Autofahrern auf", empört sich Kraftfahrzeugmeister Kautzner.

Radarfallen sollen Staatskassen füllen

Mit seiner Kritik an den Ordnungshütern stößt der Rheinländer inzwischen auf breite Zustimmung unter Autofahrern. Tatsächlich hat man den Eindruck, daß die Beamten mit ihrer Arbeit nur einem Zweck dienen: die Staatskassen aufzufüllen. Längst sind die Verwarn- und Bußgelder der Autofahrer zu einem festen Einnahmeposten für Stadtkämmerer und Finanzminister geworden. Immerhin: Jährlich kann allein die Zentrale Bußgeldstelle Bayerns über 70 Millionen Mark an Geldern verbuchen. Und in Hessen füllen Verkehrssünder die Staatskasse Jahr für Jahr um rund 42 Millionen Mark auf.

Mit solchen Einnahmen rechnen die Finanzpolitiker aber oft schon Jahre im voraus. Sie sind fester Bestandteil einer jeden Haushaltsplanung, so daß die Polizisten alles daransetzen müssen, das gesteckte Ziel auch zu erreichen. „Die Unfallbrennpunkte sind oft jahrelang bekannt. Doch außer dem Aufstellen eines Radarwagens geschieht an diesen Stellen nichts", erklärt Kautzner und meint folgerichtig: „Kein Gefahren-Brennpunkt wird durch Radarfallen sicherer." Daß die Polizeibeamten bei ihrer Jagd auf Temposünder oft gegen ihre eigene Dienstvorschrift verstoßen, ist ein offenes Geheimnis. Denn in Nordrhein-Westfalen beispielsweise regelt ein umfangreicher Minister-Erlaß Aufgaben und Tätigkeit der Polizei ganz anders: „Polizeiliche Überwachung des Straßenverkehrs muß vornehmlich darauf gerichtet



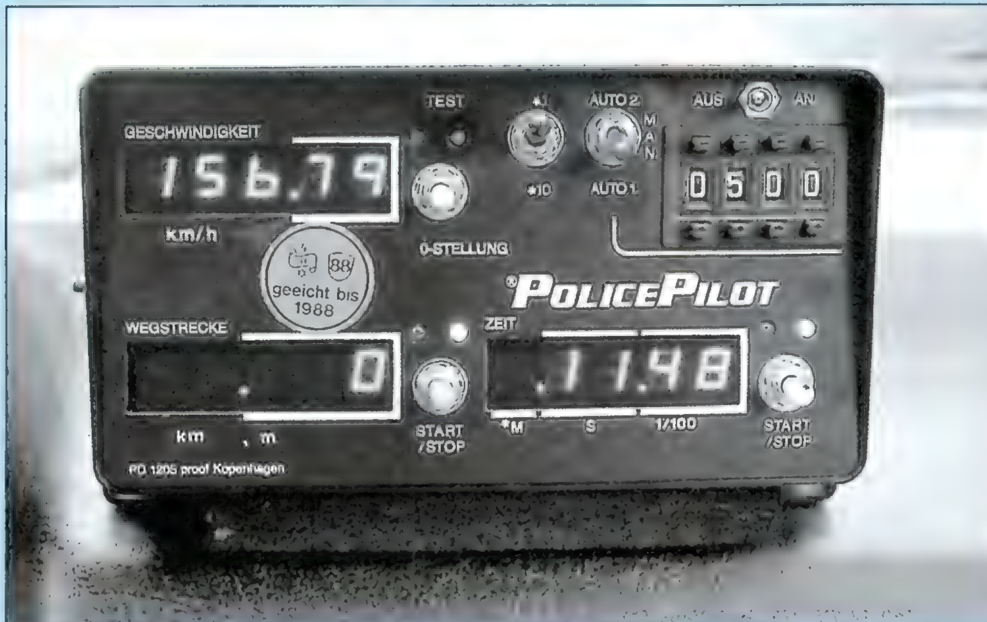
Stopp: Polizisten, unterwegs als Bußgeldjäger

Die Tempo-Fallen: Längst nicht alle Verfahr

Police-Pilot heißt die neueste Polizei-Waffe im Kampf gegen Autofahrer. Der Mikro-Computer ermittelt per Weg-Zeit-Berechnung das Tempo. Gleichzeitig hält eine Videokamera den Verkehrssünder im Bild fest. Die Anlage ist meist in Zivilwagen der Autobahn-Polizei versteckt. Das Meßverfahren gilt als zuverlässig und beweiskräftig. Die Polizisten müssen eine Meßtoleranz berücksichtigen. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h werden zugunsten des Betroffenen fünf km/h abgezogen.



Kamera-Überwachung: Video-Anlage im Zivilwagen.



Computer: Der „Police-Pilot" berechnet aus dem zurückgelegten Weg und der Zeit das Tempo.



Koffer-Falle: Die Truvelo-Messung birgt viele Fehlerquellen.

Truvelometer — so lautet die Typenbezeichnung dieser Geschwindigkeitsfalle. Polizisten spannen hier zwei Kabel über die Fahrbahn und messen auf diese Weise das Tempo der Fahrzeuge. Doch hierfür muß die Kontrollstrecke exakt und zentimetergenau ausgemessen sein. Außerdem kommt es häufig zu Kabelfehlern, so daß Autofahrer bei einem Bußgeldbescheid nach Truvelo-Messung auf jeden Fall stets Einspruch erheben sollten.

Sogar Polizei-Chefs wettern gegen die hohe Zahl der Tempofallen

...en sind technisch ausgereift und fehlerfrei.


Jagd: Messungen durch Nachfahren führen zu Ungenauigkeiten.


Lichtkanone: Die Drillings-Lichtschranke gilt als zuverlässig.


Funkmasche: Kontrollen mit Hilfe der Stoppuhr sind umstritten.

Nachfahren dürfen Polizisten Temposündern nur, wenn der Tacho des Streifenwagens geeicht ist. Die Meßstrecke muß mindestens 400 Meter lang sein, und die Polizei muß dem Autofahrer eine zehnprozentige Meßtoleranz zugestehen. Diese Art der Tempo-Überwachung gilt als extrem ungenau. Autofahrer haben hier mit einem Einspruch gegen den Bußgeldbescheid die größten Erfolgsaussichten.

Lichtschranken lauern oft im kniehohen Gras am Fahrbahnrand. Diese Meßmethode ist ausgereift: Die Geräte lassen sich nicht austricksen. Allerdings kommt es bei starkem Gegenverkehr zu Fehlmessungen. Ein Einspruch lohnt sich deshalb nur, wenn auf dem Polizeifoto auch entgegenkommende Fahrzeuge zu erkennen sind. Die Fehlerrate der Lichtschranke: oberhalb von Tempo 100 drei Prozent.

Funkstopp Diese Messungen sind eine umstrittene Methode. Weil Polizisten die Kontrollstrecke (mindestens 300 Meter bei maximal 90 km/h) falsch berechneten oder ungenaue Stoppuhren einsetzten, kam es schon oft zu Fehlmessungen. Grundsätzlich sollte man sich gegen einen Bußgeldbescheid nach einer Funkstopp-Überwachung zur Wehr setzen. Die Meßtoleranz muß mindestens eine Sekunde betragen.

sein, Verkehrsunfälle zu verhüten. Dem Vorbeugen kommt größere Bedeutung zu als der Verfolgung von Verkehrsverstößen."

Doch der autofahrende Bürger merkt davon nichts. Im Gegenteil: „ Zur Schulweg-Sicherung werden bei uns Rentner beschäftigt. Da läßt sich kein Polizist blikken, weil die nämlich zum Abkassieren an den Radarfallen gebraucht werden", ärgert sich Kautzner. Deutlich stellt der Erkrather aber klar, daß er keine grundsätzlichen Einwände gegen Tempokontrollen hat: „Ich bin kein Raser. Mir gefallen nur die Methoden der Beamten nicht." Vor allem die Tarn-Manöver der Polizei sind Kautzner und vielen anderen Autofahrern ein Dorn im Auge. „Muß es wirklich sein, daß sich Polizeibeamte wie Wegelagerer verstekken? Wir sind doch nicht mehr im Mittelalter", fragt sich der Radarwarner und plädiert für weithin sichtbare Kontrollstellen. „Nur so werden Autofahrer veranlaßt, an einer Gefahrenstelle vorsichtiger zu fahren. Jeder merkt sich dann, daß hier schon einmal ein Radarwagen stand und fährt deshalb beim nächsten Mal automatisch langsamer." Tatsächlich sind auch die Polizei-Strategen der Innenministerien dieser Meinung. „Der Einsatz von uniformierten Polizeibeamten im öffentlichen Verkehrsraum fördert die Verkehrssicherheit," stellt beispielsweise das Düsseldorfer Innenministerium klar und beschreibt die Aufgaben eines Ordnungshüters unmißverständlich: „Polizeibeamte haben verkehrswidriges Verhalten möglichst zu verhindern und bei Bedarf helfend und regelnd einzugreifen." Und Tarnmanöver verbieten die Polizei-Vorschriften eindeutig: „Es dürfen keine Maßnahmen getroffen werden, die den polizeilichen Einsatz zusätzlich verschleiern." Ulrich Kautzner steht deshalb mit seiner Kritik an den Radar-Einsätzen längst nicht mehr alleine da. Sogar Polizeibeamte geben ihm recht: In der Polizei-Führungsakademie (PFA), wo hochrangige Ordnungshüter und Psychologen über das gestörte Verhältnis zwischen Polizei und Bürger nachdenken, hat man das Problem ebenfalls erkannt.

Immer perfektere Jagdmethoden

„Wir wollen weg von den Radarfallen und dafür mehr Vertrauen bei den Bürgern," kritisiert PFA-Regierungsdirektor Winfried Müller die immer perfekteren Methoden zur Tempo-Überwachung. Statt Beamten übernehmen nach Ansicht der Führungs-Spezialisten zunehmend Roboter und Maschinen die Aufgaben der Verkehrsüberwachung. Für eine bessere Verkehrsmoral sei aber der persönliche Kontakt zwischen Polizist und Autofahrer erforderlich. „Verkehrssünder müssen zu verantwortungsbewußtem Verhalten aus Überzeugung bekehrt werden," fordern die PFA-Experten. Doch bei den Politikern verhallt der Unmut der Ordnungshüter ungehört. Nach Bayerns Innenminister August R. Lang, der im Sommer letzten Jahres zum Großangriff auf Autofahrer blies, hat jetzt auch den nordrhein-westfälischen Innenminister Herbert Schnoor das Jagdfieber gepackt: Ab Frühjahr läßt er in Autobahn-Baustellen Radarfallen stationieren, die vollautomatisch jeden Schnellfahrer fotografieren. Schnoors Kollege, Finanzminister Heinz Schleußer, wird sich über die zusätzliche Einnahmequelle freuen. Er muß im Landeshaushalt ein Loch von sechs Milliarden Mark stopfen ...

Christof Vieweg



Jaguar XJ 6 Sovereign, Jahrgang 1988
202 Kat-PS schnurren hinter dem breiten und flachen Kühlergrill des 210 km/h flinken Neulings.

AUTO ZEITUNG TEST

Klassik und Moderne: Jaguar MK II 340 und XJ 6 Sovereign

CATS

Nicht ohne Grund tragen Jaguar-Automobile das Porträt der edlen Großkatze im Markenzeichen. Die geschmeidige Linienführung der Karosserie und der dezent schnurrende Sechszylinder verhalfen den feinen Limousinen zu einem Welterfolg, der jenem des Katzenmusicals kaum nachsteht.



Jaguar MK II 340, Jahrgang 1968
210 PS lauern unter der rundlichen Motorhaube des fast 200 km/h schnellen Klassikers.

Fotos: Willy Bister

Im rechtsgelenkten Jaguar MK II von 1968 kommen Liebhaber des klassischen Chronometerbaus voll auf ihre Kosten.



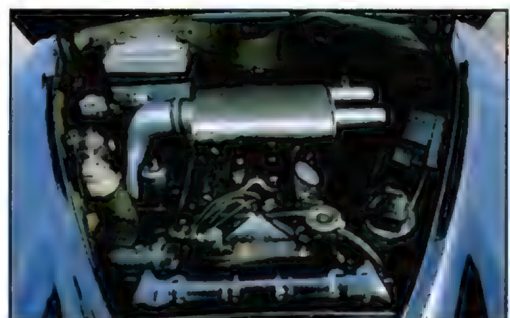
Prall gerundet wie eine Rubensdame, gleitet der MK II geschmeidig durch den Fahrtwind. Die großen Fensterflächen gewähren eine erstklassige Rundumsicht.



Standardausstattung vor 20 Jahren: Der hochglanzpolierte, springende Jaguar.



Gemütlich ist die Atmosphäre im kuppelartig überdachten Fond des Klassikers. Die Innenbreite ist großzügig bemessen, der Knieraum jedoch hält sich in engen Grenzen.



In fünf Le Mans-Siegen geadelt: Der langhubige XK-Motor mit zwei SU-Vergasern und 210 PS.



Schlicht und schön, nicht so defektanfällig wie Speichenräder: Stahlscheibenrad mit Zierkappe.

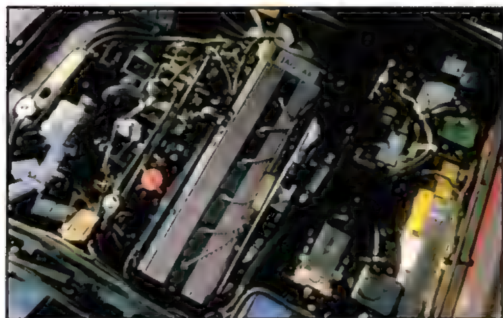
Edelholz und Leder: Die Zutaten sind gleich, das Rezept ist der Neuzeit angepaßt

Die Instrumentierung des XJ 6 von 1988 ist moderner als nötig, fügt sich aber unauffällig in die gediegene, konservative Umgebung ein.



Lichtstark, aber charakterschwach: Die Breitbandscheinwerfer der Top-Version Sovereign.


Die Silhouette des XJ 6 Sovereign ahmt die Raubkatze Jaguar im Absprung auf ihre Beute nach. Dabei ist der britische Nobelwagen ein ziemlich sanftmütiger Geselle.


Moderne Zeiten: Der Vierventilmotor des XJ 6 mit Benzineinspritzung, Katalysator und 202 PS.


Traditionsbewußt: Die Raubkatze Jaguar grinst aus der Radnabe des Leichtmetallrades.


Tief wie in einem Sportwagen sitzen die Fahrgäste im Fond des Newtimers. Das Raumangebot überzeugt, eine Version mit längerem Radstand wird vorbereitet.

Man sollte seinem Chef einen Jaguar als Dienstwagen gönnen, auf daß er stets locker und entspannt ins Büro komme

Südamerikas Regenwälder sind seit Urzeiten Jagdrevier des Jaguars. Erst gegen Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts sollte es den Briten gelingen, die Raubkatze zum Luxusauto zu domestizieren. Das wilde Tier findet sich seitdem nur mehr im Markenzeichen auf der Kühlermaske, auf Radnaben, Volant und Bedienungshandbuch wieder.

Vor zwei Jahrzehnten sprang die Katze als hochglanzpolierte Skulptur von der hochgewölbten Motorhaube des MK II 340. Dies war die bis Herbst 1969 gebaute, 210 PS starke Letztversion der 1955 eingeführten „kleinen" Modellreihe.

Dem aktuellen Typ XJ 6 3.6 mit 202 Kat-PS blieb ein über den breiten Kühler hechtender Jaguar bislang vorenthalten. Die Zulassungsbehörden hätten ihn nur in versenkbarer Ausführung geduldet. Solcher Aufwand war den Jaguar-Leuten wohl zu hoch. Schade.



Mehr noch als jeder andere Jaguar ist der Mark II der sechziger Jahre ein Auto mit Gesicht.

Die Tradition der Marke verpflichtet

Neben den prallen, rubensdamenhaften Formen des MK II mag der glattflächige XJ 6 von heute schlicht und undramatisch wirken. Dem feinsinnigen Autoliebhaber offenbart die jüngste Jaguar-Linie dennoch genügend Charakter, um sich von den BMW- und Mercedes-Kunden abzuheben. Die Kühlermaske stellt imaginär das Zähnefletschen des Jaguars im Dschungel dar, die Silhouette ahmt die Raubkatze im Sprung nach.

Weniger harmonisch erscheint dagegen, daß die vier runden Doppelscheinwerfer dem Basismodell XJ 6 zu 75 000 Mark vorbehalten bleiben, der großzügiger ausgestattete Sovereign um 88 500 Mark aber mit anonymen, wenngleich lichtstarken Breitbandleuchten daherkommt. Auch die klotzigen Heckleuchten überzeugen nicht: Die zur Fahrzeugmitte hin abgeschrägten Lichteinheiten des alten XJ sahen gefälliger aus.

Allerdings sei gesagt, daß auch die Form des heute als Klassiker heißbegehrten MK II in den sechziger Jahren keineswegs unumstritten war. Vielmehr stellte Jaguar parallel zu ihm in Stil und Technik modernisierte Abkömmlinge her wie den S-Type oder den 420. Geschichte freilich, aber ohne die ist eine einigermaßen seriöse Beschäftigung mit dem Thema Jaguar undenkbar.

Ähnlich unvorstellbar wie ein Jaguar-Eigner ohne Jaguar-Literatur im Bücherschrank wäre auch ein Jaguar-Cockpit ohne Edelholz und Leder. Beides findet der Gentleman in verschwenderischem Ausmaß vor, ganz egal, ob er den rundlichen Altstar oder den glattgebügelten Junior entert. Die Zutaten sind dieselben geblieben, das Rezept hat sich der neuen Zeit angepaßt.

Da ist zunächst einmal die Sitzposition. Der äußerlich schmal und hoch wirkende Oldtimer überrascht im Innenraum mit großzügiger Breite, kneift aber etwas in der Länge. Die Kniefreiheit im Fond hält sich in engen Grenzen, der Fahrer selbst sieht sich überraschend nah ans großformatige, axial verstellbare Lenkrad gerückt. Im breiten, flachen Neuwagen dominiert dagegen die Mittelkonsole, die den Fußraum für Fahrer und Copilot in zwei schmale Nischen teilt. Hier sitzt man sportwagenhaft tief, auch im Fond.

In der Tat stünde das Lederlenkrad des XJ 6 auch einem Sportwagen gut zu Gesicht. Es ist klein genug, um den fünf Meter langen und fast 1,8 Tonnen schweren Wagen mit der feinnervigen Servolenkung unglaublich behende manövrieren zu können. Im MK II dagegen wird ein dünnkranziger Volant aus mattschwarzem Bakelit geführt, vom Durchmesser her groß genug, um auch ohne Lenkhilfe den 1,5 Tonnen wiegenden Viereinhalbmeter-Kreuzer kräftesparend rudern zu können.

Innere Werte im Stil ihrer Zeit

Im massivhölzernen Armaturenbrett des MK II spiegeln zwei großkalibrige Rundinstrumente mit dem sagenhaften Durchmesser von 13 Zentimetern. Format und Aussehen von Tachometer und Drehzahlmesser erfreuen die Liebhaber des klassischen Chronometerbaus gleichermaßen wie kurzsichtige Herrenfahrer. Über Benzinpegel, Öldruck, Wassertemperatur und Bordspannung geben vier kleine Uhren in Armaturenbrettmitte Auskunft.

Im XJ 6 fallen die Anzeigen für Tempo und Drehzahl ernüchternd klein aus, wenngleich sie nicht weniger gut abzulesen sind. Bei den vier peripheren Meßgeräten hat das High-Tech-Zeitalter voll zugeschlagen: Hier sind farbenfroh flimmernde Balken angesagt, wie man sie aus ambitionierten Japanern und Amerikanern kennt.

Zur Betätigung von Beleuchtung, Scheibenwischer, Gebläse und Zündung darf der Fahrer im MK II auf einem wahren Schalterklavier in Armaturenbrettmitte seine Partituren spielen. Verwechslungen eingeschlossen. Der XJ 6-Pilot dagegen dreht und manipuliert an Lenkstockhebeln. Wo der alte MK II mit Beschränkung auf das Wesentliche stilsicher überzeugt, versucht der XJ 6, mit Überflüssigem zu gefallen: Sein Bordcomputer ist eine nette Spielerei, er verdient unsere Ignoranz.

Es ist ein sinnliches Vergnügen, Jaguar zu fahren, gleichgültig, ob der Wagen neu oder zwanzig Jahre alt ist. Neben der schönen Linie innen wie außen trägt auch der Sechszylindermotor dazu bei, der fest in Jaguars Traditionen verankert ist.

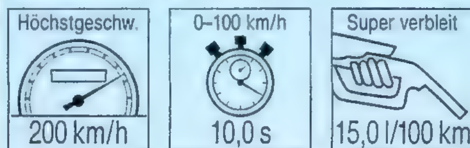
Im MK II werkt der durch fünf Le Mans-Siege geadelte XK-Motor. Von zwei SU-Vergasern gespeist und durch zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert, wuchtet dieser enorm langhubige 3,4-Liter bei bloß 5500 Umdrehungen 210 PS nach amerikanischer SAE-Norm auf seine siebenfach gelagerte Kurbelwelle. Im völlig neuen 3,6-Liter des heutigen XJ 6 sieht das Verhältnis von Bohrung zu Hub quadratisch aus. Mit vier Ventilen pro Brennraum und Benzineinspritzung schafft er es trotzdem, für 202 Kat-gesäuberte PS nur 5250 Touren zu bemühen.

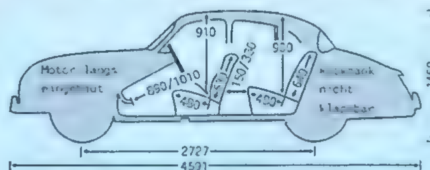
Die Kraftfahrt im Jaguar MK II wird als anregende Arbeit empfunden. Das geräuscharme Gleiten im Jaguar von 1988 dagegen hat etwas von einer Entspannungsübung im Sinne des Zen-Buddhismus an sich. Da wünscht man seinem Chef einen XJ 6 als Dienstwagen, auf daß er immer entspannt, aufgeräumt und locker ins Büro komme.

Beispiel Schalten: Der „kleine" Jaguar von heute überläßt dies vorzugsweise einer erstklassigen Automatik, deren vier Getriebestufen sich mit dem handlichen Wählhebel sowie Befehlen vom Gasfuß ganz präzise abrufen lassen. Dies ist allerdings erst notwendig, sollen sich möglichst viele der 202 Kat-PS auf die Pfoten machen. Dann wuchtet sich der XJ 6 Sovereign binnen 12 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Spitze von 210 km/h. Wer es rasanter

TECHNISCHE DATEN

Jaguar MK II 340

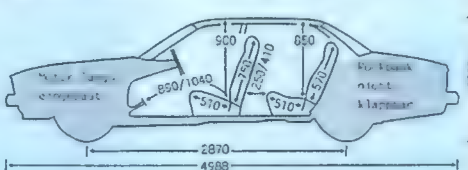




Innenbreite	
vorne	1320 mm
hinten	1320 mm

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign





Innenbreite	
vorne	1470 mm
hinten	1470 mm

Motor

Jaguar MK II 340: Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, längs im Bug eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen – Antrieb über doppelte Rollenkette, V-förmig im Kopf hängende Ventile, zwei Horizontalvergaser Typ SU H.D.6, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom.

Bohr./Hub	83/106 mm	Batterie	12 V/51 Ah
Hubraum	3442 cm³	Kühlflüssigkeit	12,5 Liter
Verdichtung	8:1	Motorölmenge	10,5 Liter
Leistung	154 kW/210 PS	Ölwechsel	4000 km
bei	5500/min	Wartung	4000 km
Literleist.	61 PS/Liter		
Max. Drehm.	288 Nm		
bei	4000/min		

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign: Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, längs im Bug eingebaut, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen – Antrieb über doppelte Rollenkette, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Lucas-Benzineinspritzung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom.

Bohr./Hub	91/92 mm	Batterie	12 V/68 Ah
Hubraum	3565 cm³	Kühlflüssigkeit	12,3 Liter
Verdichtung	9,6:1	Motorölmenge	8,0 Liter
Leistung	149 kW/202 PS	Ölwechsel	12000 km
bei	5250/min	Wartung	24000 km
Literleist.	57 PS/Liter		
Max. Drehmom.	302 Nm		
bei	4000/min		

Kraftübertragung

Jaguar MK II 340: Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, wahlweise mechanische Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Vierganggetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive (Typ Laycock-de-Normanville), oder Dreigang-Automatik Typ Borg Warner 35.

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign: Vierstufiges Automatikgetriebe Typ ZF 4HP22 mit Getriebeölkühler, auf Wunsch mechanisches Getrag-Fünfganggetriebe mit Overdrive und hydraulisch betätigter Einscheiben-Trockenkupplung, Sperrdifferential.

Fahrwerk

Jaguar MK II 340: Selbsttragende Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Trapezlenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern, Längslenkern und Panhardstab, Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung Typ Burman, 4,25 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, rundum Scheibenbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Spurw. vorn	1400 mm	Wendekreis	10,2 m
Spurw. hinten	1360 mm	Reifengröße	6,40 × 15

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign: Selbsttragende Karosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorne Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckquerlenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an unteren Dreieckquerlenkern und oberen, mittragenden Halbachsen, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, auf Wunsch Niveauregulierung, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, rundum Scheibenbremsen, ABS, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Spurw. vorn	1500 mm	Wendekreis	12,9 m
Spurw. hinten	1500 mm	Reifengr.	220/65 VR 390

Abmessungen und Gewichte

Jaguar MK II 340

Länge	4590 mm	Leergewicht	1470 kg
Breite	1690 mm	zul. Ges.gew.	1850 kg
Höhe	1460 mm	Leistungsgewicht	
Radstand	2730 mm	leer/bel.	7,0/8,8 kg/PS

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign

Länge	4990 mm	Leergewicht	1729 kg
Breite	1800 mm	zul. Ges.gew.	2190 kg
Höhe	1380 mm	Leistungsgewicht	
Radstand	2870 mm	leer/bel.	8,6/10,8 kg/PS

Fahrleistungen

	Jaguar MK II 340	Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign
Beschleunigung 0–100 km/h	10,0 s	11,7 s
0–1000 m stehender Start	32,0 s	30,4 s
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	210 km/h

Kraftstoffverbrauch

Jaguar MK II 340

Testverbr.	15,0 l/100 km	Tank	54 Liter
Kraftstoff	Super verbleit	Reichweite	360 km

Jaguar XJ 6 3.6 Sovereign

Testverbr.	15,3 l/100 km	Tankvolumen	89 Liter
Kraftstoff	Super bleifrei	Reichweite	590 km

Preise

Listenpreis 1968 Jaguar MK II 340	16 995,– DM
Listenpreis 1988 Jaguar XJ 6 3.6 Kat	75 000,– DM
Jaguar XJ 6 Sovereign Kat	88 500,– DM

haben will, kann laut Ausstattungsliste zur Fünfgang-Schaltung greifen, sollte aber besser in sich gehen und überlegen, ob er wirklich reif genug ist für einen Jaguar.

Der Jaguar MK II 340 von 1968 hingegen wurde fast immer mit Vierganggetriebe plus Overdrive bestellt. Die Automatik war damals eher ein Zugeständnis an die Kunden in Amerika. Der durchzugsstarke, gut und gern 200 Sachen schnelle MK II war ungefähr in dem Maß Sportlimousine, in welchem sich der XJ 6 heute als Komfortauto mit gewissen Leistungsreserven · von BMW und Mercedes abhebt.

Der zierliche Ganghebel auf der Mittelkonsole des Oldies muß beim Raufschalten exakt geführt werden, was erst bei warmgefahrenem Wagen leichtfällt. Diffiziler ist das Runterschalten: Ohne Zwischengas und Zwischenkuppeln ist da kein Weg vom dritten in den zweiten Gang. In der Praxis ist das halb so schlimm, da der drehmomentkräftige Motor ohnehin zu betont schaltfauler Fahrweise animiert.

Damals Fahrspaß, heute Genuß

Direkt und ehrlich gibt sich der Klassiker in Biegungen: Am Kurveneingang untersteuert er, am Scheitelpunkt zeigt er jede Menge Seitenneigung, am Kurvenausgang läßt bereits moderater Gaspedaleinsatz die Antriebsräder quietschen und den Hinterwagen schlingernd übersteuern. Fahrspaß pur.

Anders der Urenkel des MK II, der XJ 6 von heute. Der erste Eindruck: Er wirkt unglaublich weich, betont komfortabel, fast träge. Doch rasch gewöhnt man sich an seine geschmeidige Natur und entdeckt, mit welchem Elan sich der Jetztzeit-Jaguar über kurvige Landstraßen bewegen läßt.

Wird der XJ 6 als Erbe einer großen Tradition den Erwartungen gerecht? Das Publikum hat diese Frage bereits beantwortet: Man sieht viele XJ 6 auf den Straßen. Einigen haben die Besitzer sogar den springenden Jaguar aus dem Regenwald nachträglich auf den Bug geschraubt.

Hans-Karl Lange

AUTO FAHRBERICHT

Maserati 2.24v.

Perfekte Tarnung

Hinter der schlichten, konservativen Linie des jüngsten Maserati verbirgt sich ein leistungsstarker Sprinter.



Würden Sie diesem unauffälligen Auto zutrauen, in sechs Sekunden aus dem ... gen? Sieben Jahre alt ist die Karosserie des Maserati Biturbo, noch immer w...

Schizophren muten auf den ersten Blick die Leistungsdaten des neuen Vierventil-Maserati 2.24v. an. Respektable 296 Newtonmeter Drehmoment produziert der extrem kurzhubige Zwei-Liter-Motor – bei exorbitant hohen 5000 Touren. Nicht weniger als 245 PS holt der Doppelturbo-V-Sechszylinder aus seinen 1996 Kubikzentimetern – bei auch nicht mehr jugendfreien 6200 Umdrehungen pro Minute.

Während alle anderen Konstrukteure heutzutage die Vierventiltechnik zum Erlangen von reichlich Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen propagieren, scheint der eigenwillige Maserati-Chef Alejandro de Tomaso genau am Gegenteil interessiert zu sein. Dabei erreichen die Dreiventiler aus dem bisherigen Maserati-Programm ihr maximales Drehmoment von 253 bis 385 Nm bereits bei 3000 bis 3600 Touren. Wozu diese plötzliche Neuorientierung?

Die Sache macht Sinn. Der wird erst bei einer Probefahrt durch Modenas dichten Stadtverkehr und über die einsamen Landstraßen in die Berge von Abetone klar. Im Bereich unter 3000 Touren fühlt sich der Vierventiler zunächst wie ein Fiat Tipo mit sagen wir 90 PS an, aber nicht wie ein 1300 Kilo leichter Maserati mit 245 PS. Im dichten Stop-and-Go-Betrieb oder bei nasser Fahrbahn macht sich das überaus angenehm bemerkbar.

Befiehlt der Gasfuß jedoch forcierten Vortrieb, geht ab 3000/min eine kontinuierliche Leistungsexplosion los, die nahtlos bis zur Drehzahlgrenze anhält. Der Doppelturbo-Vierventiler zieht dann derart vehement rauf, daß man beim Überholen verdammt fix sein muß, um nicht bei 6250 Touren vom Drehzahlbegrenzer unsanft erschreckt zu werden.

Ob die Werksangaben von 5,9 Sekunden für den Sprint auf 100 sowie von 26,1 für den stehenden Kilometer zutreffen, konnten wir während der dreistündigen Probefahrt nicht überprüfen. Jedenfalls besteht kein Zweifel daran, daß der neue Vierventil-Biturbo rasant beschleunigen kann und sich auch seine Elastizitätswerte gewaschen haben. Zwischen Modena und Abetone kann man im Maserati 2.24v. jedenfalls problemlos mit den 328ern der Ferrari-Testfahrer mithalten. Und das mit einem viersitzigen Coupé, dem man eine derartige Potenz in keiner Weise ansieht.

Starker Motor, weiches Fahrwerk

Daneben gefällt das niedrige Geräuschniveau des Vierventilers. Oberhalb von 3500 Touren weicht das seidenweiche Summen einem dumpfen, sehr angenehmen Baß. Wirklich zornig hört sich der Kraftbolzen erst um die 6000/min an, und das macht durchaus Laune.

Man ist dem Vierventiler dankbar, daß er nicht wie seine Dreiventil-Kollegen schon bei niedrigen Drehzahlen wie eine Tretmine explodiert, sondern erst beim forcierten Betätigen des Gaspedals mit Gewalt loslegt. Dies auch im Hinblick auf das Fahrwerk, das sich deutlich weicher gibt, als man es von derart potenten Autos gewohnt ist.

Die vor einem Jahr mit der großen 2,8-Liter-Limousine Maserati 430 (Fahrbericht in Heft 2/88) eingeführte Vorderachse sorgt jedenfalls für eine tadellose Richtungsstabilität. Unverständlich bleibt aber, warum Maserati die Hinterachse nicht mit einem Querstabilisator bestückt, um die kräftige Seitenneigung in schnellen Kurven zu bändigen. Statt dessen bietet man nun ein Koni-Fahrwerk an, dessen Dämpfer sich über einen Schalter auf der Mittelkonsole in vier Härtegraden regulieren lassen. Einer der von uns gefahrenen 2.24v. war mit diesem System ausgestattet und konnte in den beiden härtesten Stufen mit gemilderten Lastwechselreaktionen überzeugen.

Maserati sollte dieses System in die Serienausstattung übernehmen, wo der

TECHNISCHE DATEN

Maserati 2.24v.

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor, vorn längs eingebaut, Zylinderwinkel 90 Grad, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, vier obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Zahnriemen (Einlaßnockenwelle) und Kette (Auslaßnockenwelle), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, elektronische Regelung für Zündung und Gemischaufbereitung (Weber-Marelli), zwei IHI-Abgasturbolader mit Ladeluftkühlern, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom.

Bohrung x Hub	82 x 63 mm
Hubraum	1996 cm³
Verdichtung	7,8 : 1
Leistung	245 PS
bei Drehzahl	6200/min
Literleistung	122,7 PS/Liter
Max. Drehmoment	296 Nm
bei Drehzahl	5000/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe, Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Sperrdifferential, Hinterachsuntersetzung 3,73 : 1.

Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Querlenker, Zugstreben und Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und Federbeinen; Auf Wunsch elektronisch verstellbare Stoßdämpfer (System Koni), servounterstützte Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, zusätzliche Bremstrommeln hinten für Handbremse.

Spurweite vorne	1458mm
Spurweite hinten	1454mm
Radgröße	7J x 15
Reifengröße	205/50 VR 15

Abmessungen/Gewichte

Länge	4190 mm
Höhe	1305mm
Breite	1714 mm
Radstand	2514 mm
Leergewicht	1240 kg
Leistungsgewicht	5,1 kg/PS

Fahrleistungen

0-100 km/h	5,9 s*
0-100 Meter	26,1 s*
Spitze	230 km/h*

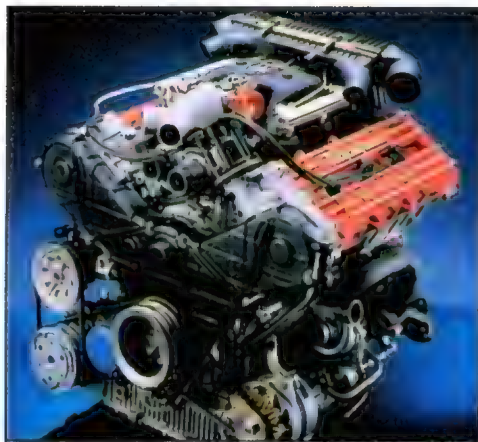
Preis

Listenpreis in Italien: ca. 76 000 Mark, inklusive Klimaanlage, Lederausstattung, elektrischer Sitzverstellung.

*Werksangaben



Stand auf 100 zu beschleuni-
irkt sie elegant und edel.



So sehen sechs Zylinder mit vier Nockenwellen, 24 Ventilen, zwei Turboladern und 245 PS aus.



Funktionell und stilsicher wirkt das Interieur mit reichlich Edelholz, Leder und Alcantara.

Fotos: Sandro Bacchi, Maserati

2.24v. ansonsten mit einer prächtigen Ledertapezierung und edlen Holzvertäfelung im Interieur, mit Klimaanlage sowie elektrisch verstellbaren Sitzen, Seitenspiegeln und Fensterhebern gefällt. Der Listenpreis in Italien beträgt rund 76 000 Mark, womit der Vierventiler im Vergleich mit seinen Rivalen BMW M 3, Mercedes 2.5/16 und Porsche 944 S 2 ziemlich gut aussieht.

Über die Exportversion des Vierventilers läßt sich zur Zeit nur sagen, daß sie wie die anderen Biturbos für die Auslandsmärkte einen Hubraum von 2,8 Litern sowie Katalysator haben wird.

Absatzschwierigkeiten im Ausland

Maserati produziert vor allem für Italien. Im Rest der Welt leidet die Prestigemarke noch unter dem schlechten Ruf der frühen Vergaser-Biturbos. In Deutschland brachte Maserati 1988 das Kunststück zuwege, kaum zwanzig Autos zu verkaufen, wogegen in einem Land wie Portugal 98 Stück ihre Liebhaber fanden.

Technisch ist die Biturbo-Reihe mittlerweile ausgereift, auch die Verarbeitungsqualität überzeugt. Maseratis Schwäche liegt noch immer im Marketing seiner Edelautos jenseits der Alpen. Unter dem Regime des Autokraten Alejandro de Tomaso, der bei Maserati wie ein Renaissance-Fürst das Kommando führt, wird sich das auch kaum ändern.

Die Voraussetzung für weitere außergewöhnliche Automobile aus Modena ist also auch in Zukunft gegeben. Kein schlechter Trost.

Hans-Karl Lange



Tiefflieger in Zivil: Maseratis schnelles Zwei-Liter-Coupé auf der einsamen Landstraße von Modena nach Abetone.

Cizeta-Moroder V 16 T

Der Doppelgänger

Von ehemaligen Lamborghini-Leuten entworfen, sieht der Sechzehnzylinder-Sportwagen Cizeta-Moroder dem Prototypen des neuen Countach täuschend ähnlich. Kein Zufall freilich, denn bei Lamborghini gärt es hinter den Kulissen.



Das ist ja mein Auto!" rief der Erlkönig-Fotograf von AUTO ZEITUNG erstaunt, als er die Fotos des Cizeta-Moroder V 16 T sah. Ein Irrtum zwar, aber ein verständlicher. Mit „mein Auto" war der Nachfolger des Lamborghini Countach gemeint, der 1991 unter dem Namen „Diablo" vorgestellt werden soll. Im vergangenen Mai hatte unser Mann diesen Prototypen bei geheimen Testfahrten im süditalienischen Nardo mit seiner Kamera erlegt. Wie kommt es aber, daß der exzentrische Traumtänzer Cizeta-Moroder von 1988 dem Prototypen des Lamborghini Diablo von 1991 so täuschend ähnlich sieht?

Überraschende Antwort: Designer und Techniker des

Fotos: Studio BF, Rolf Häring, Dierk Sindermann

Modena, November 1988: Giorgio Moroder (l.) und Claudio Zampolli am Cizeta-Moroder V 16 T.

Cizeta-Moroder sind ehemalige Lamborghini-Mitarbeiter, die mit dem neuen Lamborghini-Eigner Chrysler nicht klarkommen. Es ist offensichtlich, daß sich unter den kreativen Köpfen der italienischen Sportwagenmarke Unbehagen über den Stil regt, mit dem sich der reiche amerikanische Hersteller von automobiler Stangenware in die Entwicklung der neuen Typen einmischt. Da ist Designer Marcello Gandini, der in seiner Zeit bei Bertone für den Karosserie-Entwurf der Lamborghini-Modelle Miura, Countach, Espada, Jarama und Urraco verantwortlich zeichnete. Seit zehn Jahren schafft Gandini als freier Formenkünstler, vor sechs Jahren begann er, an einem

Nardo im Mai 1988: Der Prototyp des Countach-Nachfolgers Lamborghini Diablo wird von AUTO ZEITUNG bei ersten Testfahrten erwischt.

Countach-Nachfolger zu arbeiten. Als im Frühjahr 1987 die Chrysler Corporation Lamborghini von der Familie Mimran erwarb, schien zunächst alles gut zu gehen: Nein, man wolle die in 25 Jahren gewachsene Unternehmenskultur der Exotenmanufaktur nicht mit amerikanischen Methoden kolonialisieren.

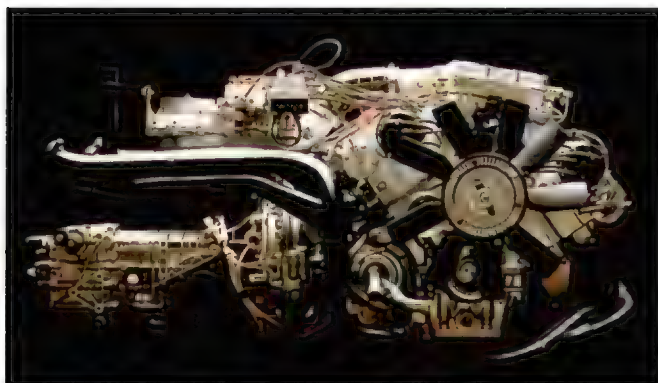
Chrysler änderte Lamborghinis Pläne

Schon bald aber tauchten unschöne Gerüchte auf. Die Gandini-Entwürfe für den neuen Countach und den neuen Jalpa würden von Chrysler amerikanisiert, hieß es da. Diplomat Marcello Gandini wiegelte ab: „Ja, man hat meine Vorschläge geändert. Doch ich arbeite weiterhin für Lamborghini." Die neuen Besitzer verstünden nichts vom kreativen Chaos, das in Italien zu Autos führt, für die sich die ganze Welt begeistert, lautete ein anderer Vorwurf an Chrysler. Lamborghinis Pressesprecher Sandro Munari beschwichtigte: „Keine Probleme – wir haben nur zwei Chrysler-Leute im Werk".

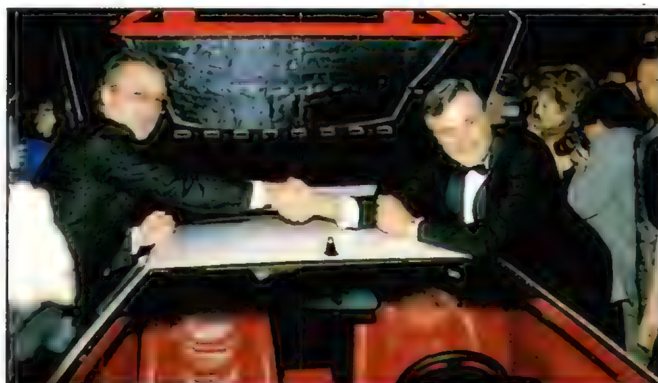
Tatsache ist jedoch, daß Gandini drei Jahre lang am Entwurf der Karosserie für den Sechzehnzylinder-Supersportwagen Cizeta-Moroder V 16 T gearbeitet hat und dabei im zweiten Anlauf eine Karosserie hinstellte, die vor allem in ihrer vorderen Hälfte dem Prototypen des Countach-Nachfolgers täuschend ähnlich sieht. Tatsache ist auch, daß bei Cizeta-Moroder Motors im italienischen Modena gut 30 Leute am Werk sind, deren Mehrzahl von Lamborghini im keine zwanzig Kilometer nahen Sant'Agata kommt. Die Flüchtlinge wollen mit Chryler-Lamborghini nichts mehr am Hut haben.



Die Instrumentierung beschränkt sich auf das Wesentliche: Tachometer und Drehzahlmesser.



Der V-Sechzehnzylinder-Quermotor, von der Seite betrachtet. Das Getriebe erhält über einen Mittelantrieb 560 PS zugeteilt.



Los Angeles im Dezember 1988: Giorgio Moroder (l.) und Claudio Zampolli präsentieren ihren Wagen im Century Plaza Hotel.



Vorderansicht: Sie ähnelt der Front des neuen Lotus Esprit.



2,05 Meter breit ist der Wagen. Kein Spaß im Stadtverkehr.

Hollywood vom Feinsten: Kunstnebel, Laserlicht und ein Sechzehnzylinder

Wer aber ist Cizeta-Moroder? Eine märchenhafte Geschichte. Cizeta steht für die Initialen von Claudio Zampolli (49), einem technischen Naturtalent, das es vom Mechaniker bei Lamborghini zum Besitzer einer Boutique für italienische Sportwagen am noblen Wilshire Boulevard in Los Angeles sowie der entsprechenden Reparatur-Klinik gebracht hat.

Mit seinem Lamborghini Countach seit vielen Jahren Stammkunde bei „Claudios Italian Sports Cars Shop": Giorgio Moroder (48), ein autoverrückter, aus Südtirol stammender Soundtrack-Komponist mit mehreren Oscar-gekrönten Welterfolgen wie „What a Feeling" aus dem Film „Flashdance", „Take my Breath Away" aus „Top Gun", „Midnight Express" sowie den Olympia-Hymnen „Reach Out" und „Hand in Hand" als Referenzen im CD-Player.

Zampolli dachte seit Jahren über einen Sportwagen mit Sechzehnzylindermotor nach. Moroder sieht Pläne, ist begeistert, investiert Kapital und seinen guten Namen. Im Osten Modenas zieht Cizeta-Moroder eine Fertigteilhalle hoch, Claudio engagiert einige bewährte alte Freunde aus seinen Tagen bei Lamborghini und kann außerdem auch Countach-Designer Marcello Gandini für seinen Traum vom endgültigen Sportwagen gewinnen.

Anfang Dezember 1988 ist es soweit. Im noblen Century Plaza Hotel von Los Angeles gibt der Cizeta-Moroder V 16 T sein Weltdebüt. Das ist Hollywood vom Feinsten: Kunstnebel wabert, grüne und rote Laserstrahlen zucken durch das Dunkel, Giorgio-Moroder-Klänge dröhnen. Die Gäste der Superparty, unter ihnen zahlreiche Stars aus Film und Unterhaltungsmusik, bekommen einiges geboten.

Ein Sechzehnzylinder mit 560 PS

Claudio Zampolli klappt die Motorhaube des weißen Monsters hoch, tatsächlich: ein wahrhafter Sechzehnzylinder steckt da quer zur Fahrtrichtung hinter dem Cockpit im Chassis. Sechs Liter Hubraum und 64 Ventile sollen dafür sorgen, daß der von zwei Bosch-Einspritzungen mit Sprit versorgte 90-Grad-V-Motor bei 8000 Umdrehungen 560 PS und bei 6000 Touren 540 Nm Drehmoment freisetzt. Spitze 328 km/h, Beschleunigung auf 100 in 4,5 Sekunden, Kostenpunkt rund 600 000 Mark. Alles klar?

Offen bleibt, was Lamborghini jetzt mit dem Diablo-Prototyp tun wird, der da unter einer Plane in der Versuchsabteilung steht. Den Wagen in zwei Jahren als Countach-Nachfolger vorstellen, obwohl er dem Cizeta-Moroder von 1988 so verdammt ähnlich sieht? Sandro Munari deutet an, wie der Stier läuft: „Da muß sich jetzt Chrysler was einfallen lassen." **Hans-Karl Lange, Dierk Sindermann**

Modellautos

Neuer Maßstab für Qualität

Miniaturen bekannter Autotypen werden immer originalgetreuer: Im Maßstab 1:87 gibt es jetzt sogar echte Alufelgen.



Fingergroß: Jaguar XJ 12 von Herpa in 1:87 mit Alurädern.



Handtellergroß: Opel Vectra von Gama in 1:43.

Wer die Augen zukneift, gerät ins Grübeln: Ist er nun echt oder nicht? Bei dem Jaguar stimmt alles: Aluräder, Rückfahrscheinwerfer, verchromter Kühlergrill, Rückspiegel, Metalliclack, Zierleisten, Breitreifen — und doch, etwas fehlt. Richtig, die Sitze riechen nicht nach Leder. Jetzt wird's klar: Der Jaguar ist ein Mini-Modell im Maßstab 1:87, gerade mal halb so lang wie ein Finger. Er gehört zur neuen „Private Collection"-Serie des süddeutschen Herstellers Herpa, der Maßstäbe setzt, was Originaltreue und Detaillierung angeht. Vier Typen stehen zur Wahl: BMW Alpina B 11 (7er-Basis), Jaguar XJ 12, Mercedes 300 CE und Porsche 911 Turbo. Der exorbitante Preis: pro Stück 16 Mark. Dafür kann man mit einer Lupe auf dem Alpina auch den farbigen Schriftzug „Alpina B 11 3.6" entziffern.

Fürs gleiche Geld gibt es aus Metall in 1:43 von Gama ebenfalls Spitzenqualität: den neuen Opel Vectra.

Yugo

Aus Osten für den Westen



Der Florida kommt als viertürige Schrägheck-Limousine.

Der jugoslawische Automobilhersteller Yugo schickt sein neustes Modell, den frontgetriebenen Florida, gen Westen. Eigens für den westlichen Markt konzipiert, kommt der Wagen mit 70 und 84 PS. Die 1372 cm³- und 1580 cm³-Maschinen sind Lizenzbauten der Fiat-Tipo-Motoren. In Deutschland sind die Triebwerke mit elektronischer Benzineinspritzung und geregeltem Kat versehen. Später ist der Einsatz des Fire-1100-Motors und eines 1697 cm³-Diesel-Aggregates geplant. Mit den Tipo-Maschinen erreicht der 875 Kilogramm schwere Wagen eine Geschwindigkeit von 160 bzw. 170 Stundenkilometern. Der Normverbaruch soll zwischen 5,0 und 8,9 Litern auf hundert Kilometern liegen. Die von Giugiaro gestylte Karosserie erinnert stark an den von Bertone entworfenen Citroën BX und erreicht einen cw-Wert von 0,32. □



Mit großer Heckklappe ist der Corsica eine Kombi-Alternative.

Chevrolet

Amerikaner für Europa

Chevrolet bringt im Modelljahr '89 den Corsica auch als viertürige Schrägheck-Limousine auf den deutschen Markt. Die von der Größe her mit dem deutschen Opel Omega vergleichbare Limousine ist das bestverkaufteste GM-Modell in den Vereinigten Staaten und der Bestseller im Verkaufsprogramm für Europa. Alle Corsica-Varianten werden mit 2,8-Liter-V6-

Triebwerk angeboten. Die Maschine leistet 130 PS und ist in der Kombination mit einem Fünfgang- oder Automatik-Getriebe erhältlich. Dank großer Heckklappe erreicht der Frontriebler durch Umklappen der hinteren Sitzreihe fast den Stauraum eines Kombis. Für etwa 31 000 Mark gibt es mit dem Corsica eine typisch amerikanische, komplett ausgestattete Limousine. Der genaue Preis richtet sich allerdings nach dem aktuellen Dollar-Kurs.

Unfallzahlen

Deutlicher Rückgang

Auch im Oktober des letzten Jahres gingen die Unfallzahlen deutlich zurück. Die Polizei mußte 4500 Unfälle, das entspricht 2,5 Prozent, weniger aufnehmen als im entsprechenden Vorjahresmonat. Die Zahl der Personenschäden sank dabei um 6,6 Prozent, was einer absoluten Abnahme von 2 065 Verletzten entspricht. Tödlichen Unfälle nahmen gar um 8 Prozent ab. Damit zeichnet sich nach einem Anstieg der Schäden zu Beginn des Jahres 1988 für den Ausklang und den Start in das neue Jahr eine Trendwende bei den Unfallzahlen ab.

Nissan

Weiter auf Vormarsch

Nissan will seine Aktivitäten in Europa ausdehnen. Deshalb gründet der japanische Automobilkonzern im April 1989 die Nissan Europe Gesellschaft, Sitz in Amsterdam. Mit Blick auf 1992 in Richtung des europäischen Binnenmarktes will Nissan von dort aus die Bereiche Marketing, Service und Vertrieb koordinieren. Amsterdam wurde aus geographischen und logistischen Gesichtspunkten als Standort gewählt. Zudem befindet sich dort das Nissan Europalager, das größte Teilezentrum eines japanischen Hersteller in Europa.

VW und Audi: Neue Motoren

Das Sechszylinder-Duell

Die Entscheidung ist gefallen: Der VW-Konzern leistet sich den Luxus, zwei verschieden Sechszylinder-Motoren auf Kiel zu legen. Der eine stammt aus der VW-, der andere aus der Audi-Schmiede.

Die Würfel sind gefallen. In seiner November-Sitzung gab das über Gedeih und Verderb entscheidende Produkt-Strategie-Kommitee (PSK) grünes Licht für den von Audi entwickelten V6-Motor. Schon vor Jahresfrist hatte VW den Zuschlag für den Bau der kontroversen VR6-Maschine erhalten. Damit leistet sich der Konzern den Luxus von zwei Sechszylinder-Parallelentwicklungen in der gleichen Leistungs- und Hubraumklasse.

Das Ja zum Audi V6 steht unter dem Motto „besser spät als gar nicht“. Denn das Ingolstädter Eigengewächs wartet schon seit mehreren Jahren auf das Okay der PSK. Die Konzernstrategen setzten nämlich bis vor kurzem voll auf den VR6-Motor von VW, der noch aus der Feder des mittlerweile ausgeschiedenen Peter Hofbauer stammt. In Wolfsburg konzentriert man sich derzeit auf die hubraumstärkere 2,8-Liter-Variante – der ursprünglich favorisierte 2,4-Liter-24-Ventiler liegt dagegen auf Eis. Dazu ein Mitglied der PSK: „Der 24-Ventiler hat weniger Drehmoment, und er ist in der Herstellung deutlich teurer. Hubraum ist eben doch durch nichts zu ersetzen...“

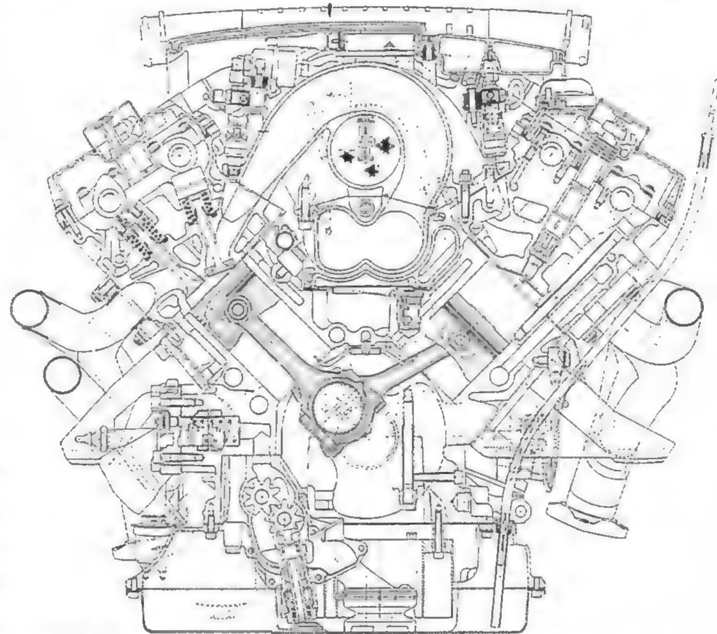
Der Zahlenvergleich spricht in der Tat eindeutig für das 2,8-Liter-Aggregat: Leistung 175 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 5000/min. Dagegen die Werte der 2,4 Liter-Mehrventilmaschine: 170 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 225 Nm bei 5000/min.

Der 2,8-Liter-Motor eignet sich darüber hinaus auch als Basis für einen Diesel mit Direkteinspritzung. Die vorläufigen Daten des neuen Saugers: Leistung 95 PS bei 4100/min, maximales Drehmoment 190 Nm bei 2100/min.

Die Variante mit G-Lader kann's noch besser: 130 PS bei 4000/min, maximales Drehmoment 265 Nm bei 2500/min.

Der VR6 2,8 debütiert vermutlich zum Modelljahr 1991 im Passat. Obwohl die Maschine auch in den Corrado und sogar in den Golf paßt, sind diese Einbauvarianten derzeit noch umstritten. Der Grund: ein 2,0-Liter-Vierzylinder mit 16-Ventil-Technik und G-Lader ist deutlich potenter als der stärkste VR6-Treibsatz. Das könnte sich freilich ändern, wenn VW den 2,8-Liter als Basistriebwerk für den Mehrventiler einsetzt. Ein 2,8 VR6 24V müßte gut 200 PS aus der Kurbelwelle schütteln. Mit G-Lader (möglicherweise sogar in Tandem-Anordnung) sind sogar 250 PS drin. Aufgrund des engen V-Winkels von nur 15 Grad und wegen der versetzten Zylinderanordnung ist der VR6-Motor ungewöhnlich kompakt und damit auch sehr leicht. Doch selbst diese unbestreitbaren Vorteile konnten den damaligen Chefentwickler und heutigen Audi-Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Piëch nicht von der Genialität des VR-Prinzips überzeugen. Als die Kinderkrankheiten der komplizierten Maschine selbst vier Jahre nach Entwicklungsbeginn noch immer weiterwucherten (das Spektrum reicht von Temperaturproblemen über Kolbenklemmer bis zu hartnäckigen Vibrationen), versuchte Audi den Spieß umzudrehen und den Wolfsburgern ihre konventionelle V6-Maschine anzudienen. Der Motor paßte trotz VW-Dementi in alle Typen vom Golf aufwärts, doch beim obligatorischen Crashtest schnitt der relativ voluminöse Bayern-Motor deutlich schlechter ab als der kompakte VR6 aus Niedersachsen.

Obwohl spätestens mit dem Wechsel des obersten



Audi V6 Das Triebwerk für die nächste Audi 100-Generation basiert auf dem V8-Motor und soll zwischen 150 und 240 PS leisten.

VW VR6 **Der neue VW-Motor war ursprunglich als 2,4-Liter-Vierventiler konzipiert, kommt aber erst nur als Zwei-Ventiler mit 2,7 Litern Hubraum.**

Zwei Nockenwellen betätigen die Ventile über Hydrostößel. Eine Welle versorgt jeweils die Einlaßventile einer und die Auslaßventile der anderen Zylinderreihe.

Ungewöhnlich für einen V-Motor stehen die beiden Zylinderreihen der VW-Maschine in einem extrem steilen Winkel zueinander. Daher die Zwitter-Bezeichnung Reihen-V6-Motor.

Aggregateentwicklers Franz Hauk von Ingolstadt nach Wolfsburg abzusehen war, daß der VR6 nun doch das Laufen lernen würde, favorisierte Dr. Piëch bis zuletzt die V6-Idee. Seine wichtigsten Argumente:

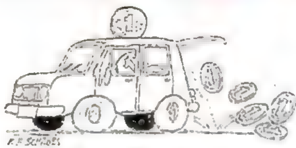
- Ohne eigenen Sechszylinder brauchen wir mit dem neuen Audi 100 (04) gar nicht erst anzutreten. Und: eine Eigenentwicklung steht uns besser zu Gesicht als eine VW-Maschine mit Audi-Ventildeckel.
- Während der Zeitfaktor gegen den VR6 spricht, ist unser V6-Motor praktisch serienreif.
- Die Entwicklungs- und Herstellungskosten des V6 sind viel niedriger. Das liegt daran, daß der V6 auf dem V8 und damit auf Komponenten des in Großserie gebauten Vierzylinders basiert.

Die Hubraumspanne des V6 reicht auf dem Papier von 2,0 bis 3,0 Liter. In der Praxis konzentriert sich Audi zu Beginn jedoch — nicht zuletzt aus Kostengründen — auf eine Version mit 2,7 Litern Hubraum. Dabei handelt es sich um einen 90-Grad-V6-Motor, der mit dem V8 weitgehend identisch ist. Die Maschine ist zwar relativ breit, aber sie baut dafür kurz genug, um auch unter der sehr flachen C4-Haube Platz zu finden. Im Gegensatz zum V8 kann der V6 nicht auf der computergesteuerten CNC-Fertigungseinrichtung hergestellt werden, weil deren Tagesausstoß auf etwa 60 Stück beschränkt ist. Die Ingolstädter werden daher um eine neue Motorenstraße nicht herumkommen. Dazu ein Produktionsfachmann: „Im Zwei-Schicht-Betrieb schaffen wir etwa 1400 Motoren pro Tag. Bei drei Schichten sind sogar 2000 Stück machbar. Dabei ist die Flexibilität nahezu unbegrenzt. Wir können beispielsweise am Montag Achtzylinder bauen und dann den Rest der Woche nur V6-Aggregate."

Nach inoffiziellen Informationen plant Audi drei verschiedene 2,7-Liter-Sechszylinder. Das Basistriebwerk ist ein etwa 150 PS starker Zweiventiler. Der Fünfventiler, der bei Audi auf breiter Front den Vierventiler ablöst, dürfte rund 190 PS leisten. Dem aufgeladenen und ladeluftgekühlten Mehrventiler werden sogar 240 PS nachgesagt. Neben dem konventionellen Fünfgang-Getriebe und der bis zur Einführung Ende 1990 oder Anfang 1991 hoffentlich serienreifen Viergang-Automatik arbeiten die Ingolstädter auch an einem Sechsgang-Getriebe. Die zunächst vorgesehene Sportabstimmung kann im Falle einer Energiekrise binnen weniger Wochen in eine 4+2E-Übersetzung mit Overdrive und Super-Overdrive geändert werden. In Verbindung mit motorinternen Maßnahmen und der Umstellung auf eine weitgehend aus Aluminium gefertigte Karosserie ließe sich nach Aussage von Ferdinand Piëch schon beim heutigen Audi 100 eine Verbrauchssenkung auf etwa 4 Liter (bei Konstantfahrt) realisieren. Der neue Audi 100 V6 kann's vermutlich noch etwas besser.....

Nach Meinung vieler Insider hat Piëch mit der Entscheidung zugunsten des V6 seinen ersten großen Sieg auf Konzernebene errungen. Doch das stimmt nicht ganz. Denn die PSK genehmigte den neuen Motor unter der Auflage, ihn kostenneutral in die Tat umzusetzen. Im Klartext: Die Mehrausgaben für den sechsten Zylinder müssen anderswo eingespart werden. **Georg Kacher**

Geld-Tips



Leasing-Firmen unter Druck

Leasing wird immer beliebter, markenungebunde Verleaser machen dabei oft günstigere Angebote als die Hersteller. Ein Vergleich.



Der Vergleich lohnt sich: Oft ist der Kreditkauf günstiger als Leasing. Zudem unterscheiden sich die Angebote der Verleaser stark.

Leasing-Gesellschaften werben mit Billig-Angeboten um die Gunst der Autofahrer. Wo least es sich am günstigsten? Sybille Carstens ist eine selbstbewußte Frau. Ihre Kleidung kauft sie nicht im Warenhaus, sondern beim Mode-Designer. Zugegeben: Das kostet eine Menge Geld. Doch die Sekretärin kann sich's leisten.

„Man muß nur wissen, wie man das Ganze richtig managt," erklärt die Blondine. Die VAG-Leasing-Gesellschaft hilft dabei. Dort hat Sybille nämlich ihr Golf-Cabrio geleast. „Da zahle ich nicht den vollen Kaufpreis, sondern nur für das, was ich in der Vertragszeit nutze", so rechnet sie. Doch leider ist Sybille Carstens nur eine Phantasie-Frau. Sie taucht in den Werbe-Annoncen der VAG-Leasing GmbH auf und soll beweisen, daß sich auch Normalverdiener ein schickes Auto und teure Garderobe leisten können.

Bereits jeder siebte Neuwagen-Käufer glaubt diesen Werbeparolen. Mehr als eine halbe Million privater Autofahrer haben ihren Wagen nur auf Zeit gemietet. Sie vertrauen den Erklärungen der Konzerne, wonach Leasing-Kunden während der Vertragsdauer nur für den Wertverlust des Autos und die Kapitalzinsen aufkommen müssen. Ein Trugschluß: Leasing-Kunden zahlen oft viel mehr als nur den Wertverlust „ihres" Autos. Aus der Summe der einmaligen Mietsonderzahlung und der Monatsraten kommt nicht selten ein weitaus höherer Betrag zusammen.

Für einen 45-PS-Polo Fox zahlt der „Leasingnehmer" beispielsweise bei einem Zwei-Jahres-Vertrag (maximal 40 000 Kilometer) summa summarum 6 274 Mark auf das Konto der Braunschweiger VAG-Leasing GmbH. Der tatsächliche Wertverlust des Kleinwa-

Leasing-Firmen im Vergleich

	VW Polo Fox	Opel Vectra 2.0i	BMW 520i	Mercedes 230 E
Neupreis	14210,– DM	27450,– DM	39200,– DM	42921,– DM
Mietsonderzahlung	2842,– DM	5490,– DM	7840,– DM	8584,20 DM
VAG-Leasing GmbH	143,–[1]			
Opel-Kredit-Bank		355,49[2]		
BMW Leasing GmbH			529,–	
Mercedes Leasing GmbH				600,89
Hansa Leasing GmbH	115,60	162,45	331,–	489,50
Motor-Rent GmbH	112,28	199,52	314,10	486,82
AIL-Leasing GmbH	136,–	264,–	413,–	491,–

Allen Berechnungen lagen folgende Konditionen zugrunde: Vertragsdauer 24 Monate; 20prozentige Mietsonderzahlung; Maximale Kilometerleistung 40000; Kilometer-Abrechnung; Alle Preisangaben in DM inklusive Mehrwertsteuer ohne Gewähr; Stand Dezember 1988

[1]) Angebot der Firma Schlimbach GmbH, Köln 80, [2]) bei diesem Angebot werden nur 23 Monatsraten fällig

Adressen: V.A.G.-Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 3300 Braunschweig · Opel Kredit Bank GmbH, Stahlstraße 34, 6090 Rüsselsheim
BMW Bank GmbH, Heidemannstraße 164, 8000 München 45 · Mercedes-Benz Leasing GmbH, Postfach 103262, 7000 Stuttgart 10
Hansa Automobil Leasing GmbH, Beerenweg 5, 2000 Hamburg 50 · MotorRent GmbH, Duisburger Straße 129, 4000 Düsseldorf 30
AIL Leasing GmbH, Nymphenburger Straße 51, 8000 München 2

Leasing und Kauf im Vergleich		
Barkauf	Ratenkauf	Leasing
Bar: 20.000 Mark	[illegible] Anzahlung Bar: 4.000 Mark	Restwert nach Vertragsende: 12.000 Mark [illegible] Sonderzahlung Bar: 4.000 Mark
Außer der Kaufsumme fallen beim Barkauf keine zusätzlichen Kosten an, wie z.B. Zinsen.	Die Kreditzinsen erhöhen den Kaufpreis. Der Wagen ist erst nach Abzahlung Eigentum.	Der Wagen geht nach Vertragsablauf nicht automatisch ins Eigentum des Kunden über.

gen-Bestsellers macht aber binnen zwei Jahren nur rund 4100 Mark aus (siehe AUTO ZEITUNG 25/88). Während der Verleaser auf diese Weise satte Gewinne einstreicht, geht der Autofahrer leer aus: Nach Ablauf des Vertrags „besitzt" er kein Auto mehr und muß erneut Kapital für einen fahrbaren Untersatz aufbringen.

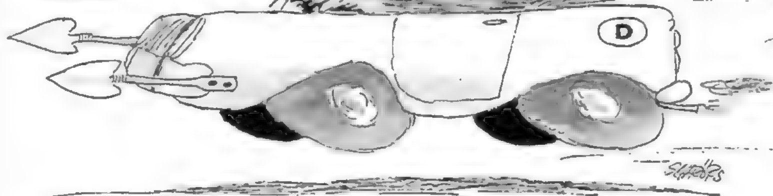
Deshalb hat das Leasing für Privatkunden nur dann Sinn, wenn zugleich die Möglichkeit besteht, das Auto bei Vertragsende zum vereinbarten Restwert zu kaufen. Doch vor Abschluß eines Leasingvertrags sollten Autofahrer die angebotenen Konditionen nicht nur nachrechnen, sie sollten auch verschiedene Verleaser miteinander vergleichen. Längst nicht immer können die Vertragshändler der Autofirmen die günstigsten Verträge bieten. Markenunabhängige Gesellschaften kalkulieren da oft weitaus günstiger. Das beweist unser Vergleich der Leasing-Unternehmen von Mercedes-Benz, BMW, Opel und VW mit eigenständigen Auto-Verleasern.

Bei jeweils gleicher Mietsonderzahlung fallen die Monatsraten der Markenungebundenen um bis zu 215 Mark (beim BMW 520i) günstiger aus als bei den Leasing-Firmen der Neuwagen-Produzenten. Die Muster-Angebote, die sich AUTO ZEITUNG unterbreiten ließ, beinhalten die sogenannte Kilometer-Abrechnung bei Ablauf der Leasingzeit. Diese Vertragsform empfehlen Verbraucherschützer den privaten „Leasingnehmern". Denn: Der Kunde trägt hier kein zusätzliches Kostenrisiko beim Verkauf des Leasing-Mobils. Erzielt der Wagen nach Ablauf des Vertrags nicht den vereinbarten Restwert, langen nämlich die Gesellschaften normalerweise noch einmal hin. Der Leasing-Kunde muß dann den Differenzbetrag zwischen dem tatsächlich erzielten Verkaufserlös und dem vertraglich vereinbarten Restwert selbst zahlen.

Bei Kilometer-Verträgen erleben Autofahrer solche unliebsamen Überraschungen nicht. Sie müssen lediglich die vorher festgelegte Kilometer-Leistung einhalten. Hat der Wagen bei Vertragsende mehr Kilometer auf dem Buckel, wird ein Zusatzbetrag fällig. Beim Opel Vectra beispielsweise verlangt die Opel Kredit Bank für jeden zusätzlich gefahrenen Kilometer 8,2 Pfennig, die Firma Motor-Rent kassiert 8 Pfennig, und die Firma AIL-Leasing berechnet pro Zusatz-Kilometer 10 Pfennig. Die meisten Verleaser zeigen sich bei der Abrechnung allerdings nicht allzu knauserig: Erst wenn statt 40 000 mehr als 42 000 Kilometer abgespult sind, bitten sie zusätzlich zur Kasse.

Christof Vieweg

Im nächsten Heft: Unsere Aktien-Beratung



Temposünder kommen schnell vor den Richter.

Fahrverbot gibt's nicht in jedem Fall

§ Ein Autofahrer, der bereits zum zweiten Mal wegen eines Tempo-Verstoßes vor Gericht muß, darf nicht mit einem Fahrverbot bestraft werden. Ein zweimaliges Vergehen dieser Art stellt noch kein schwerwiegendes Fehlverhalten dar. So entschied das Bayerische Oberste Landgericht, Aktenzeichen 2 Ob OWi 184/88 (veröffentlicht in NZV 1988, Heft 5).

„Der zuständige Richter muß ein ausgesprochenes Fahrverbot genau begründen"



AUTO ZEITUNG sprach mit dem Bonner Rechtsanwalt Olaf Kiesewetter über oben abgedrucktes Urteil.

Frage: *Manche Richter kennen kein Pardon, wenn Fahrer wiederholt die Vorschriften mißachten. Hat sich die Rechtslage geändert?*

Kiesewetter: *Keineswegs. Aber für die Anordnung eines Fahrverbots müssen die Richter schon schwerere Geschütze auffahren. In diesem Fall kann das Gericht nicht von einer beharrlichen Pflichtverletzung sprechen.*

Frage: *... und die muß für ein Fahrverbot vorliegen?*

Kiesewetter: *Es kommt auf die Einzelheiten an. Grundsätzlich ist nicht davon auszugehen, daß einem sogenannten Wiederholungstäter die notwendige Einsicht in das begangene Unrecht fehlt. Hat der Schnellfahrer aber andere Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet, liegt ein schwerwiegendes Fehlverhalten vor. Ein einmonatiges Fahrverbot wäre dann sicher begründet.*

Frage: *Und das entspricht dann dem Grundsatz, daß die Strafe stets in einem ausgewogenen Verhältnis zur Tat stehen muß?*

Kiesewetter: *Nein. Der Richter muß prüfen, ob ein zwangsweiser Verzicht aufs Auto den gewünschten Erfolg hat. Oft erzielt auch eine saftige Geldbuße diesen Effekt. Es kommt auf die Begründung des Richters an. Er muß genau darlegen, weshalb ein Bußgeld nicht ausreicht und warum zusätzlich ein Fahrverbot verhängt werden soll. Fällt diese Begründung zu dürftig aus, sollte man auf jeden Fall Rechtsbeschwerde einlegen.*

Reifenschaden ist nicht versichert

§ Wer durch eine Vollbremsung einen drohenden Unfall verhindert und dabei jedoch die Reifen seines Wagens ruiniert, hat keinen Anspruch auf Schadenersatz seitens der Versicherung. Beschädigungen der Reifen sind nicht vom üblichen Versicherungswert erfaßt. So entschied das Landgericht Köln (19 S 230/ 87).

Anhänger bleiben zulassungsfrei

§ Spezialanhänger zum Transport von Tieren oder Freizeitgeräten müssen nicht zugelassen und versichert werden. Das gilt auch dann, wenn man den Anhänger im Einzelfall für andere Zwecke benutzt. Der einmalige Transport von Möbelstücken verstößt nicht gegen die Vorschriften. (Oberlandesgericht Stuttgart 6 Ss 296/ 88).



Jacky Ickx profitierte vom Pech seines Teamkollegen Ari Vatanen und übernahm in Nordafrika die Führungsposition.



Die Toyota-Geländewagen konnten das Anfangstempo der Peugeot und Mitsubishi nicht lange mithalten.

AUTO ZEITUNG SPORT Rallye Paris-Dakar

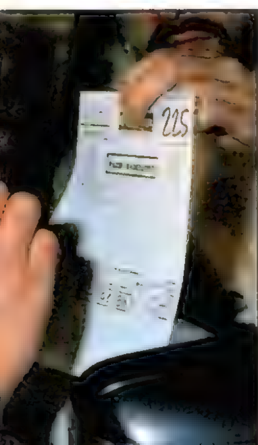
Sand statt Sekt

Damit sie der „Monte" nicht die Schau stiehlt, wurde die Rallye Paris-Dakar vorverlegt. Eines der Resultate: Ein Silvesterfest in der libyschen Wüste – dank islamischen Alkoholverbots „extra trocken". Unsere Sportredakteurin berichtet aktuell von der ersten Hälfte des Wüsten-Spektakels.



Mitsubishi PX 33: Klassik-Design und moderne Pajero-Technik. Vom Start an war J.-P. Jaussaud unter den zehn Schnellsten.

Fotos: S. Compoint/Sygma





Riesen-Spektakel beim Start in Paris (oben). Bürokratie muß auch bei der Abenteuer-Rallye sein: Startzettel eines Nissan-Teams. Ganz rechts der Organisator Gilbert Sabine.

Wie sagt doch Gaddafi: „Sport ist eine Volksaktivität, die man besser praktiziert als ihr zuzusehen." Also entscheiden wir uns für den Fußmarsch zum Hotel, ganz im Sinne des libyschen Führers. Mit Taxis ist das in Libyen ohnehin so eine Sache. Diese Gefährte sind so selten wie das Wasser in der Wüste, die fünf Sechstel des Landes bedeckt.

Doch kaum sind wir unterwegs, stoppen zwei junge Libyer ihren Range, fragen freundlich: „Sollen wir euch zum Hotel fahren?" Zu fragen, in welches, erübrigt sich. In Sabha steht nur ein brauchbares, das El Fatah — neun Stock hoch und mit einem riesigen Swimmingpool. Ohne Wasser.

„Woher kommt ihr denn?", fragen die Jungs

neugierig. Aus Deutschland. „Aha, Hitler." Nix Hitler, der ist tot. „Doch, du Hitler – ich Gaddafi, das ist dasselbe". Schau einer an, solchen Zungenschlag hatten wir hier nicht erwartet. Aber vermutlich war den beiden Hitler ebensowenig ein Begriff wie uns Gaddafi.

Gaddafi, der Buhmann – davon war anläßlich der Rallye Paris-Dakar, die auf ihrem Weg durch Tunesien bis in den Senegal erstmals Libyen durchquert, nichts zu merken. Im Gegenteil: Der Wüstensohn benutzte die Veranstaltung, um sein Land und vor allem seine Politik ins rechte Licht zu rücken. „Willkommen, verehrte Gäste, in Ihrer zweiten Heimat Jamahiriya" (Jamahiriya steht für Republik), so prangte es auf einem Spruchband am Flughafen in Sabha. Ein paar Meter weiter stand zu lesen: „Profit ist anderer Leute Geld".

Finanziellen Profit aus der Rallye wollte Muammar el Gaddafi nicht schlagen. Vielmehr zeigte sich der Colonel von seiner spendablen Seite. Er ließ pfundweise Literatur über seine Person, vor allem aber seine Ideologie unter dem Rallye-Volk verteilen. Seitdem gehört übrigens das „Grüne Buch" zum Marschgepäck der Rallye-Karawane. Auch der Sprit für die Fahrzeuge ging komplett auf seine Rechnung. Lokalrunde.

Sprit gab's nur für die Fahrzeuge

Großzügig einerseits, fanatisch andererseits. Denn in einem Punkt kennen die Libyer kein Pardon: beim Alkohol. Die Bitte Bernard Didelots, des Chefs von Africatours, für die Nacht der Nächte einige Flaschen Champagner einführen zu dürfen, wurde vom islamischen Rat rundweg abgelehnt. Also saß die Rallye zu Silvester auf dem trockenen – offiziell zumindest. Denn die „ungläubigen Fremden" waren schon immer sehr einfallsreich, wenn es darum ging, unangenehme Koran-Gebote zu umgehen. Die wenigen Deutschen etwa, die in Tripolis leben, brauen sich ihr Bier selbst...

Auch sonst kann Libyen nicht gerade als Schlaraffenland bezeichnet werden. Weder gibt es ein Kino noch ein Theater, ganz zu schweigen von Diskotheken, Cafés oder gar einer Bar. Und über die Mattscheibe flimmert auch nur Gaddafi, der aber dafür täglich.

Selbst die riesige Wüste ist offensichtlich nur eine öde Angelegenheit, glaubt man Peugeot-Pilot Guy Frequelin. Den ersten Wüstentrip hatte sich der französische Rallye-Cross-Champion wahrlich anders vorgestellt. „Das ist ja langweilig. Hier gibt es ja überhaupt keine Kurven", monierte er nach den ersten Etappen durch Libyen.

Tatsächlich verlief der Auftakt des Wüsten-Marathons harmlos im Vergleich zum letzten Jahr. Immer geradeaus, so lautete der Marschbefehl. Für die Peugeot-Chauffeure Ari Vatanen, Jacky Ickx (405 T 16), Philippe Wambergue und Guy Frequelin (205 T 16) hieß das im Klartext: sechster Gang voll. In Geschwindigkeit umgesetzt: 190 bis 200 km/h. Und dies über Hunderte von Kilometern.

Lediglich Ickx, neu im Peugeot-Team, ließ es etwas sachter angehen. Der sechsfache Le Mans-Sieger fühlte sich in seinem 405 anfangs nicht recht heimisch. Im Gegensatz zu Vatanen hatte der Belgier den „Gleitflug" nicht im Griff. Beim Sprung über die Kuppen kam sein Peugeot mit der Schnauze noch zu tief nach unten, während Vatanen waagerecht durch die Luft segelte.

Sachte angehen ließ auch ein anderer die Rallye: Gilbert Sabine, verantwortlich für die Mammut-Veranstaltung. Papa Sabine hatte sein Wort gehalten und die Teilnehmer sanft auf das wüste Abenteuer eingestimmt. Erst ab der Wüste Ténéré ging es zur Sache, und dafür sorgte nicht nur ein deftiger Sandsturm. Ansonsten jedoch vertritt Sabine die Ansicht, daß sich weder am Austragunsmodus noch am Geist der Rallye etwas geändert hat, seit die internationale Sportbehörde FISA mitspielt.

Ein Punkt übrigens, auf den Papa Sabine nicht gut zu sprechen ist. Schließlich war es die FISA, die das Reglement kräftig aufmischte, die Lkw verbot und mit Restriktionen für die Turbos die Leistung drückte. Im nächsten Jahr sollen die Turbos generell von der Paris-Dakar verbannt werden.

Daß die Rallye durch das Mitmischen der FISA sowie den Rückzug von Peugeot (volle Konzentration auf das Sportwagen-Projekt) in die Bedeutungslosigkeit versinkt, hält Sabine für eine Latrinenparole. Er ist der Meinung, daß es gerade für diese Art von Wettbewerben eine Zukunft geben wird. Den Amateuren zuliebe, die sonst kein Betätigunsfeld haben. „Deshalb wird uns Peugeot nicht fehlen", so Sabine.

Tatsache ist, daß die Konkurrenz den Peugeot-Rückzieher auch gar nicht so ungern sieht, „denn schon mit dem Wissen zu starten, ohnehin nur zweiter Sieger sein zu können, macht auf die Dauer keinen Spaß", gesteht Ulrich Brehmer, der Sportverantwortliche bei Mitsubishi-Sonauto, Peugeots größtem Widersacher in der Wüste. „Wir können nicht mal theoretisch von einem Sieg ausgehen, sondern nur hoffen, daß Peugeot mehr Fehler macht als wir. Die haben einfach die besseren Karten".

Das beginnt schon bei der Logistik: In den Ländern, durch die die Rallye zieht, ist Peugeot stark durch Repräsentanten vertreten. Dadurch klappt die Organisation so perfekt, daß selbst Peugeot-Chef Jacques Calvet, der bis Dirkou mitfuhr, sich tief beeindruckt zeigte.

Dreifacher Salto zum Auftakt

Bei der Perfektion, mit der Peugeot die Rallye in Angriff nimmt – sogar die Namen der Piloten sind in den Kopfstützen eingestickt – und dem finanziellen Hintergrund – etwa 25 Millionen Mark kostet die Tour – kann der Erfolg eigentlich gar nicht ausbleiben. Daß Peugeot dennoch nicht unfehlbar ist, zeigte sich bereits nach den ersten paar Metern. Bereits beim Prolog in Barcelona holte sich Ari Vatanen den ersten Dämpfer. Sein dreifacher Salto schon in der vierten Kurve grub Sportchef Jean Todt erste Kummerfalten ins Gesicht.

Auf den ersten Wüsten-Etappen ging es für Vatanen gleich unerfreulich weiter. Er verlor gegenüber dem bereits zu Anfang führenden Ickx acht Minuten. Auf der Etappe nach Sabha machte sich dann die Beifahrertüre selbständig, danach wurde Vatanen noch durch einen Plattfuß gestoppt. Das alleine wäre noch kein Grund zum Jammern. Doch während der Suche nach dem Ersatzrad flog ein Helikopter so dicht über die Köpfe der beiden Peugeot-Piloten, daß der Luftwirbel der Rotor-

Peugeot wirbelt Staub auf: Das Sieger
Werkswagen von Ickx und Vatanen eiler


Eine kleine Gruppe von Kamelen (wasserbetrieben) trifft eine große Gruppe von Pferdestärken (spritbetrieben).



Team des Vorjahres dominiert auch die ersten Etappen '88/89. Die 405-
mit Spitzengeschwindigkeiten über 200 km/h durch die Wüste.



Hubert Auriol: Nach mehreren knapp gescheiterten Versuchen mit dem Motorrad dieses Jahr der zweite Anlauf auf vier Rädern.

In der Wüste ist noch Platz fürs Abenteuer immer geradeaus



Trotz Überschlag beim Prolog stark in Form: Ari Vatanen und sein inzwischen „runderneuerter“ Peugeot 405 TI 16.



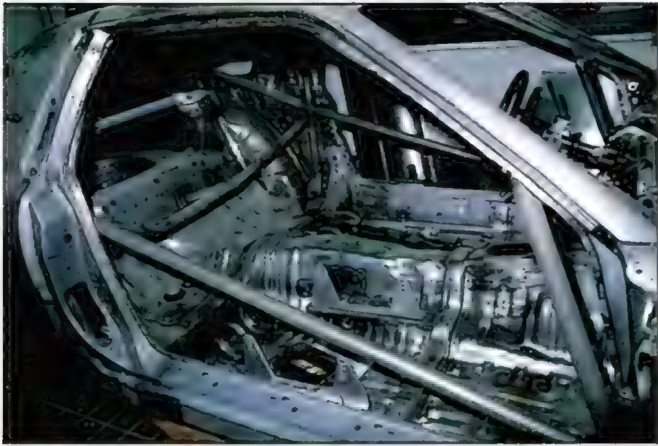


Der Chef und seine Stars: Peugeot-Feldherr Jacques Calvet mit den schnellen Allrad-Reitern Ari Vatanen und Jacky Ickx (von links nach rechts).

blätter die Motorhaube nach vorne riß. Fazit: Verlust von weiteren kostbaren Minuten, weil sich durch den Sturm die Befestigung der Klappe wie der Widerspenstigen Zähmung gestaltete.

Aber auch die Sonauto-Truppe überstand den Auftakt nicht ungeschoren. Zwei der sechs Pajero erreichten Afrika bereits angeschlagen. Der Japaner Shinozuka und Pierre Lartigue, der schnellste Mann des Teams, fielen durch Laderschäden zurück, Lartigue mußte dann im Niger wegen eines kapitalen Motorschadens am Mitsubishi endgültig aufgeben. Aber bis Dakar fließt bekanntlich noch viel Wasser den Niger hinunter. **Ina Reckziegel**

Was bis zum Ziel noch alles passierte, lesen Sie in der nächsten Ausgabe.



So fängt es an: Die Karosserie eines Rallye-Autos. Alle Schweißnähte sind verstärkt. Der „Käfig" sorgt für Sicherheit.



Für die „Monte" wurden in der Getriebeabteilung fast zwanzig dieser technischen Kunstwerke präpariert: Xtrac-Renngetriebe.



Die Motorenwerkstatt: Operationssaal-Atmosphäre.



Fotos: Reinhard Klein

Bis die Elektrik für einen Wagen fertig ist, haben drei Mann 1500 Meter Flugzeugkabel verarbeitet. An der Verkabelung eines einzigen Armaturenbretts arbeitet ein Mann drei Tage.



Hochbetrieb herrscht in der Werkstatt, wenn sich Team Europe auf den Einsatz bei einem Lauf zur Rallye-WM vorbereitet.

Speed-Fabrik

In Köln baut Toyota Team Europe schnelle Autos für die Rallye-WM. Nächstes Ziel der Crew: die Rallye Monte Carlo.

Das „Monte-Fieber" grassiert in Köln-Weiden. Denn hier, im Industriegebiet an der Autobahn, befindet sich das Hauptquartier von Toyota Team Europe, kurz TTE genannt. Hier entstehen jene Allrad-Celicas, die bei den letzten Läufen der Weltmeisterschaft gefährliche Gegner für Lancia waren. Von hier aus werden Einsätze rund um die Welt organisiert und vorbereitet.

Es geht international zu bei TTE. Der Chef heißt Ove Andersson und ist Schwede. Die fast achtzig Mitglieder seines Teams kommen aus vierzehn Nationen, von Finnland bis Kenia, von Irland bis Jugoslawien. Umgangssprache in den knapp 5000 Quadratmeter großen Hallen des TTE: Englisch.

Wir besuchen Anderssons Truppe im späten Dezember '88. Erste Feststellung: Das Gruppenfoto mit allen Team-Mitgliedern können wir vergessen. Denn erstens hat keiner Zeit, die „Monte" ist nah. Zweitens ist immer irgendwer irgendwo auf der Welt unterwegs. Team-Manager Jürgen Bertl erstellt in Südfrankreich gerade Service-Pläne, bücherdicke „Fahrpläne" für sämtliche Fahrzeuge des Teams bei der Rallye Monte Carlo. Das ist ein Stück Arbeit. Denn in den Seealpen wird Toyota mit der Kleinigkeit von dreißig Lastern, schnellen Hilfsautos und Reifentransportern aufkreuzen. Hinzu kommen zwölf Autos für „Eisspione", die alle Sonderprüfungen abfahren und jeden Eisfleck melden. Übrigens sind dieses Jahr für TTE berühmte Leute darunter. Zum Beispiel der legendäre Timo Mäkinen oder Stig Blomqvist. Damit der Funkverkehr klappt, sind zwei Flugzeuge in der Luft. Achtzig Mann sind bei dem Einsatz unterwegs. Normaler Aufwand für ein Spitzenteam.

Während Bertl in Frankreich plant, ist Chefingenieur Karl-Heinz Goldstein mit einer Mechanikermannschaft in Kenia. Hitzetests, Getriebetests. Ein Mechaniker kehrt gerade ziemlich müde von einer Nachtfahrt aus Belgien zurück, der ist heute auch nicht sonderlich fotogen. Ein ganzer Trupp wird sich bald Richtung Spa-



Radaufhängung gefällig? In den großen Lagerhallen liegt alles auf Abruf bereit. Vom T-Shirt bis zur Kohlefaser-Kardanwelle.



Kleiner Ausschnitt aus dem Aufgebot für die Rallye Monte Carlo: Rechts die Trainingsautos, links die Geräte für den Ernstfall.

nien in Bewegung setzen. Werksfahrer Carlos Sainz startet von Barcelona aus zur Monte. Sie werden ihn auf dem Weg und beim Training betreuen und nach der Rallye gleich zum Testen nach Portugal weiterfahren. Das bedeutet: Sie werden sechs Wochen nichts von Köln sehen. Werkstattleiter Bruce Neale: „Das ist was für die jungen Singles."

Viele Leute unterwegs also. Trotzdem geht es in der riesigen Werkstatthalle, sagen wir mal, lebendig zu. Vier Trainingsautos für die Monte erhalten den letzten Schliff. Während Sie, lieber Leser, diesen Bericht lesen, trainieren bereits Björn Waldegaard, Juha Kankkunen, Carlos Sainz und Patrick Snijers mit Hochdruck in diesen Celicas. Auch an den vier Rallye-Autos wird heftig gearbeitet. Daneben bauen drei Gäste von Toyota Middle East ihr Auto für die Meisterschaft in Arabien auf. Für Afrika-Einsätze wird an vier Supra-Turbo gearbeitet. Dicht daneben schweißen Mechaniker die Einrichtung von zwei Service-Lastern zusammen.

Ingenieur Gerd Pfeiffer findet das nicht außergewöhnlich und bemerkt nicht ohne Stolz: „Gestern hat Toyota Schweden ein fertiges Rallye-Auto für Kenneth Eriksson abgeholt."



Service-Ausrüstung: Alu-Boxen mit Ersatzteilen.

Von der Werkstatt führen graue Metalltüren in die Spezialabteilungen. „Fabrication" steht auf der ersten. Hier ist David Bellenies Reich. Der Brite und sein Kollege bauen in kunstvoller Arbeit Wasserkühler, spezielle Öltanks oder auch die Pedalerie der Rallye-Autos. Da gilt es, Sonderwünsche zu erfüllen: Trittfläche größer oder kleiner, mehr nach links, eine Spur nach rechts. Rallye-Asse sind sensibel für so was.



Hat den Überblick: Toyota-Werkstattleiter Bruce Neale.



Improvisation: Ingenieur Gerd Pfeiffer im Schalensitz (r.).



Gerd Dicks, Leiter der Motorenabteilung bei TTE.

Nebenan das Machining Department. Zu deutsch: Dreherei, Fräserei. Auch hier sind zwei hohe Künstler ihres Fachs zugange. Adapter, Schaltgestänge, Spezialwerkzeuge. Alles entsteht hochpräzise und mit viel Improvisationskunst. Immer wieder wandern hier entstandene Teile später in die Serie. Zum Beispiel ein Vierfachadapter für den Ölkreislauf des Allradautos. Darauf sind die beiden besonders stolz.

In der Getriebeabteilung stehen große Alu-Kästen auf dem Boden. Für jedes Monte-Service-Auto eine. Inhalt: jeweils ein Renngetriebe, ein Zentraldiff, eine Hinterachse. Alles von drei Spezialisten in Handarbeit vorbereitet. Hier entstehen wahre Kunstwerke modernster Technik, genau wie nebenan, bei den „Electrics". Auf dem Tisch ein unglaubliches Kabelgewirr. Aus 250 Metern leichtestem Flugzeugkabel entsteht das Innenleben eines Armaturenbretts. Anderthalb Kilometer verschwinden in einem Rallye-Auto. Durch dieses Spezialkabel werden vier bis fünf Kilo Gewicht gespart.

Schon seit September sind die Motorenbauer mit der Monte beschäftigt. Anfang Oktober waren die Trainingsmotoren fertig, vor Weihnachten liefen die Rallye-Maschinen auf dem Prüfstand. Gleichzeitig werden Motoren für die Portugal-Rallye und die Safari aufgebaut. Siebzig Maschinen gingen 1988 durch die Abteilung von Ingenieur Gerd Dicks. Ungeheuer aufwendig ist schon die Abschlußprozedur, bevor ein Motor die hohen Rallye-Weihen erhält: Er wird zusammengebaut, läuft auf dem Prüfstand. Dann wird er zerlegt, untersucht, wieder zusammengesetzt. Für einen Neuaufbau rechnet Dicks mit 200 Stunden.

Hauptgegner sind die starken Lancia

Vom Ingenieur bis zum Lagerverwalter, vom Finanzmanager bis zur Buchhalterin: Alle haben einen besonderen Klang in der Stimme, wenn sie von der Monte sprechen. Toyota Team Europe ist zum ersten Mal dabei, die Gegner sind unheimlich stark. Lancia bringt drei der im letzten Jahr schier unschlagbaren Integrale nach Monaco, für Weltmeister Biasion und die Franzosen Saby und Auriol. Bleibt das Wetter trocken, sind die Franzosen die Trümpfe. Sie sind auf Asphalt unglaublich schnell. Mazda kommt mit mindestens zwei 323 4 WD. Den Autos der japanischen Toyota-Konkurrenz fehlt die Kraft der Lancia, aber bei einer schneereichen Monte hätten sie gute Chancen, ganz vorn dabeizusein. Und schließlich TTE. Drei Werksautos, eins mit starker Unterstützung aus Köln. Wenn in Monte Carlo die Startflagge fällt, sitzen in Köln-Weiden alle ums Telefon. Und das „Monte Fieber" steigt auf Spitzenwerte.

Wilfried Müller

Nürburgring

Vom Winde verweht

Windböen verursachten 100 000 Mark Sachschaden auf dem Nürburgring.



Foto: Jürgen Görgler

Weggeflogen: Das Dach der Haupttribüne.

Heftige Windböen in der Eifel sorgten dafür, daß die Nürburgring-Haupttribüne in nächster Zeit „kopflos" ist. Der Sturm hob ein Drittel der Aluminium-Dachabdeckung aus der Verankerung und fegte sie auf den Parkplatz hinter der Tribüne, wobei ein Kassenhäuschen, diverse Zäune und Grünanlagen beschädigt wurden. Schaden: etwa 100 000 Mark. Daß die Alu-Spezialkonstruktion den rauhen Eifelwinden nicht widerstand, ist verwunderlich, wurden doch beim Bau alle Sturmwerte der letzten 100 Jahre berücksichtigt.

Tourenwagen

In Termin-Not geraten

Gemeinsam mit der ONS arbeitet die Tourenwagen-Gemeinschaft (ITR) an einem neuen Konzept für die 89er Saison. Dabei geht es hauptsächlich darum, den Termin- und Zeitplan in den Griff zu bekommen. Derzeit bewerben sich dreizehn Veranstalter um einen Lauf. Geplant sind aber nur zwölf Rennen, wobei zwei im Ausland (Zolder, Salzburgring) stattfinden. Einig sind sich die Herren bereits darüber, daß der Zeitplan nach dem Formel-1-Schema ablaufen soll. Also bei allen Rennen wird es einheitliche Trainings- und Startzeiten geben. 45 Teams haben sich bis zum jetzigen Zeitpunkt in die Bewerberliste eingetragen. Unterm Strich sind vier Hersteller (Opel, BMW, Mercedes, Ford) vertreten. Eventuell kommt mit Renault ein fünfter hinzu. Die Franzosen prüfen derzeit, ob sich der Renault 21 Turbo dafür eignet. Das Problem: Wie lassen sich 350-Gruppe-A-PS mit dem Frontantrieb in Einklang bringen? Trotz guten Willens bezweifelt das Renault.



Hart gekämpft wurde bei den Tourenwagen schon im letzten Jahr. '89 wird's noch härter.

ONS-Nachwuchs

Auf Nummer Sicher

Die Oberste Nationale Sportbehörde (ONS) nahm an ihrem Nachwuchs-Förderungsprogramm eine Kurskorrektur vor: Sie ging auf Nummer Sicher und wird 1989 zwei Piloten mit jeweils 50 Prozent des Budgets (je 200 000 Mark) in der Deutschen Formel-3-Meisterschaft unterstützen. Im letzten Jahr war es mit Ralf Kelleners nur ein Fahrer. Nach einem Sichtungslehrgang entschied sich die ONS für die Youngsters Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen, wobei jedoch der Vertrag mit Frentzen noch nicht unterzeichnet ist. Schumacher, der 1988 alle Rennen in der Formel-König gewann, ist für das WTS-Racing-Team vorgesehen, und Frentzen (Sieger Opel-Lotus-Challenge) soll für Schübel fahren.



Michael Schumacher

NACHRICHTEN

Bob Wollek und John Andretti teilen sich in der kommenden IMSA-Saison einen BF-Goodrich-Porsche 962 C.

Michele Alboreto wird neben Jonathan Palmer für das britische Formel-1-Team Tyrrell fahren.

Kenny Acheson ist neben Jean-Louis Schlesser, Mauro Baldi und Jochen Mass der vierte Pilot im Sauber-Mercedes-Team.

Andorra bewarb sich bei der FISA um ein Formel-1-Rennen. Nachdem der Zwergstaat in den Pyrenäen keine eigene Rennstrecke hat, soll der neue spanische Kurs von Monturelo/Barcelona Austragungsort sein.

Armin Schwarz, Deutscher Rallye-Meister, will ab Portugal mit einem Audi 200 Turbo Quattro alle Europa-Rallye-WM-Läufe fahren.

AUTO ZEITUNG

das aktuelle deutsche Auto-Magazin

HEINRICH BAUER SPEZIALZEITSCHRIFTEN VERLAG KG, KÖLN
Industriestraße 16, Postfach
5000 Köln 60 (Niehl)
Sa.-Nr. (0221) 7709157
Telex: 8882133
Telefax: 0221/714153

Chefredakteur
Günter Wiechmann

Stv. Chefredakteur
Werner Müller

Geschäftsf. Redakteur
Werner Kohn

Chef vom Dienst
Rolf D. Busch

Test: Wolf-Henning Fanslau (Ltg.), Manfred Daun, Thomas M. Imhof, Friedhelm Knöppel, Thomas Lang, Hans-Karl Lange, Christoph Reifenrath, Dipl.-Ing. Michael Schmidt, Thomas Fuths

Techn. Magazin: Sebastian Gierich (Ltg.), Dipl.-Ing. Albert Königshausen, Axel Lengert

Magazin: Oliver Schrott (Ltg.)

Reportage: Franz Hoffmann

Sport: Ina Reckziegel

Foto: Willy Bister (Ltg.), Bernd Ebener

Text: Konrad Stanko (Ltg.), Horst D. Bossow

Layout: Wolfgang Rattay (Ltg.), Gerd Anthony (Illustration), Helmut Augstein, Sybille S. Teiwes

Labor: Dagmar Heine, Elvira Lemmer

Dokumentation: Ilka Leber

Herstellung/Imprimatur: Harald Stappen, Karl-Heinz Hannappel, Hans Nagelschmidt, Günter Ohlig, Peter Schmitz

Ständige Mitarbeiter: Bruno Betti, Giulio Betti, Silvano Broussard, Jochen Faber, Thomas Dirk Heere, Bodo Hütten, Georg Kacher, Hans G. Lehmann, Wilfried Müller, Peter Oberndorfer, Bernd Rauh, Gernot Röthig, Jan-Hardy Sommer, Christof Vieweg

Korrespondenten: Stuart Bladon (London), Johannes von Dohnanyi (Rom), Dierk Sindermann (Los Angeles), Hiro Saso (Tokio), Klaus-Peter Ulbrich (Paris), Ron Wakefield (Laguna Beach), Helmut Zwickl (Wien)

Verantwortlich für den gesamten redaktionellen Inhalt: Günter Wiechmann

Nachdruck: Ilka Leber, Industriestr. 16, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 7709152, Telex 8882133, Telefax (0221) 714153

Anzeigenleiter:
Jochen Pack (verantwortlich)
Heinrich Bauer Verlag, Anzeigen- und Marketing KG, Industriestraße 16
5000 Köln 60, Tel.: (0221) 7709190

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16

Vertrieb: HEINRICH BAUER Vertriebs KG, Burchardstr. 11
2000 Hamburg 1, Postfach 100444
Verantwortlich für Österreich: Pressegroßvertrieb Salzburg, Ges. m. b. H. & Co. KG, Niederalm 300, A-5081 Anif. Einzelverkaufspreis: DM 5,–, Abonnementspreis bei Lieferung frei Haus: DM 4,80 zuzüglich ortsüblicher Zustellgebühr. In den Preisen sind 7% MwSt. enthalten.

Finnland Fmk 17,–; Frankreich FF 22,–; Griechenland Dr 540,–; Italien Lire 5200,–; Niederlande hfl 6,–; Österreich öS 41,–; Schweiz sfr 5,–; Spanien/Kanar. Inseln Pts 450,–

Gesamtherstellung:
TSB, Mönchengladbach

AUTOZEITUNG (USPS 000 377) is published bi-weekly. The subscription price for the USA is $78.00 per annum. Distributed by German Language Publications, Inc., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632. Second class postage is paid at Englewood, NJ 07631 and at additional mailing offices. Postmaster: send address changes to: AUTOZEITUNG, GERMAN LANGUAGE PUBLICATIONS, INC., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632.

TESTS & FAHRBERICHTE

Volvo gegen Volvo Der Sportliche gegen den Komfortablen: Wir vergleichen 740 GLT mit 4-Zylinder-16-Ventiler und 760 GLE mit V6-Motor und konventionellen 2 Ventilen pro Zylinder.

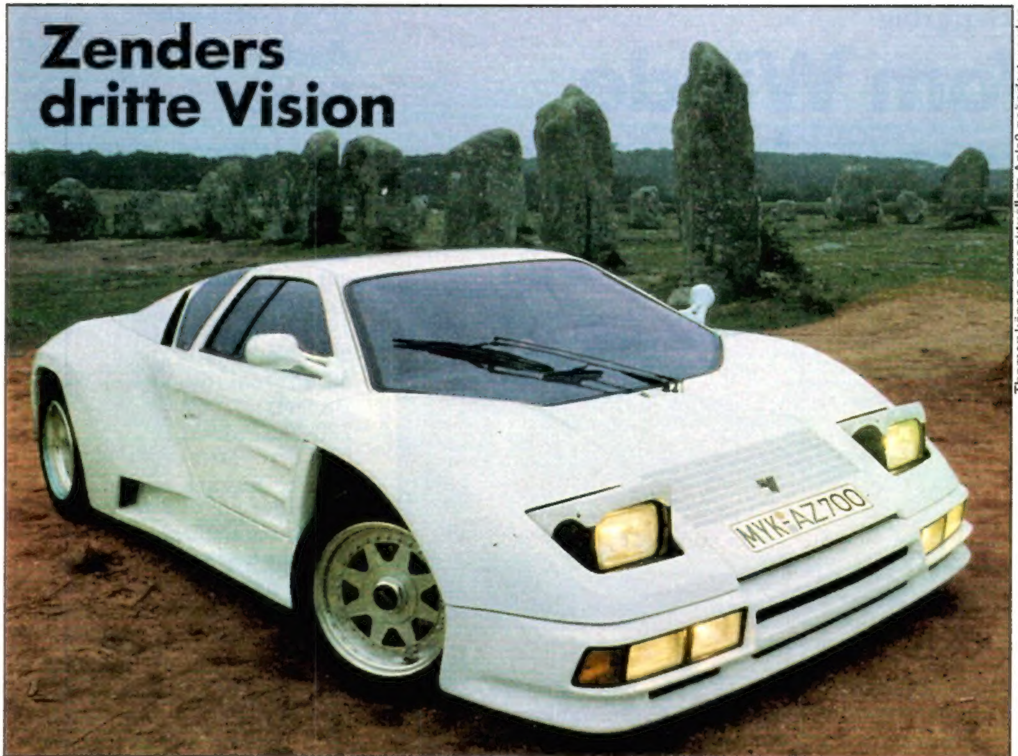
TECHNIK

Wenn Autos vom Kran fallen Crash-Tests gab es schon, bevor dieses Wort noch über den großen Teich zu uns kam. Auch die frühen Autobauer wollten wissen, wie sich ihre Werke bei Unfällen verhielten, was beim Zusammenprall passierte. Allerdings waren früher die Methoden noch etwas rustikaler...

MOTORMAGAZIN

Detroit '89 In Amerikas Autostadt Nummer Eins steigt ein Salon der Superlative und Neuheiten. In einer Leistungsschau will die Automobilindustrie der USA zeigen, was sie wirklich kann. Wir sind vor Ort und berichten aktuell.

Zenders dritte Vision



Keine Zukunftsvision, eher Stand der Traumwagen-Technik: Zender Vision III — leider unverkäuflich.

Themen können aus aktuellem Anlaß geändert werden.



Von wegen wasserscheu Mit dem Amphiranger hört das Gelände nicht am Ufer auf



Basis-Vectra Was der neue Opel in der Grundversion bietet, zeigt unser Test des Vectra 1.6i.



Report Alkohol Eines der häufigsten Vergehen im Straßenverkehr wird noch immer zu oft als Kavaliersdelikt angesehen: Alkohol am Steuer.

Heft Nr. 3 erscheint am 20. Januar

Unser Dankeschön: Modellbausatz Ferrari „Grand-Prix-Racer" für nur einen Abonnenten.





Die modellgetreue Wiedergabe dieses Rekord-Rennwagens von Ferrari wird Sie in die rasante Welt des Grand-Prix versetzen.

Mit Details wie Ritzel-Lenkrad-gesteuerter Lenkung, Aufzieh-Werk sowie Rad- und Reifenmontage mit beigefügtem Spezialwerkzeug wird dieser Modellbausatz seinem großen Vorbild gerecht.

Zum Basteln und Sammeln – ein Stück Renn-Geschichte im Kleinformat.

Machen Sie mit: Überzeugen Sie einen Freund oder Bekannten von einem Abonnement für „Auto Zeitung", und wir schicken Ihnen den Modellbausatz Ferrari Grand-Prix-Racer.

Jeder kann Abonnenten werben, ohne selbst Abonnent zu sein.

Gutschein und Auftrag bitte vollständig ausfüllen und unterschreiben.
Auf Postkarte kleben und senden an:
HEINRICH BAUER Spezialzeitschriften-Verlag KG Leser-Service Postfach 30 05 45 2000 Hamburg 36

VERTRAUENSGARANTIE:
Ich weiß, daß ich innerhalb von 14 Tagen – rechtzeitige Absendung genügt – diese Vereinbarung widerrufen kann.

GUTSCHEIN

Ich habe einen neuen Abonnenten für **„AUTO ZEITUNG"**. Bitte schicken Sie mir den

BAUSATZ „GRAND PRIX RACER"

Ich erhalte meine Prämie, sobald der Abonnent seine ersten Bezugsgebühren bezahlt hat.

Name/Vorname

Straße/Nr.

Plz/Ort

Telefon Datum

12/13/756/408/437

Dieses Angebot ist begrenzt bis zum 31.3.89 und gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin.

AUFTRAG

JA, ich möchte **„AUTO ZEITUNG"** für zunächst ein Jahr beziehen. Das Abonnement verlängert sich um jeweils ein Jahr, wenn ich es nicht bis spätestens 3 Monate vor Ablauf des Lieferjahres kündige. Der derzeitige Bezugspreis beträgt DM 4,80 je Heft incl. Zustellkosten (vierteljährlich DM 31.20). Die Zeitschrift wird in ca. 6 Wochen geliefert. 2/89

Name/Vorname

Straße/Nr.

Plz/Ort

Datum Telefon Unterschrift

VERTRAUENSGARANTIE: Ich weiß, daß ich diese Vereinbarung innerhalb von 14 Tagen – rechtzeitige Absendung genügt – beim Heinrich Bauer Spezialzeitschriften Verlag KG, Postfach 30 05 45, 2000 Hamburg 36, widerrufen kann.

Datum Unterschrift

Preisvorteil:

Abonnenten zahlen statt DM 5,– je Heft nur DM 4,80 und sparen so jedesmal 20 Pfennig. Das überzeugt!

Auto ZEITUNG

weiß was läuft

CAMEL





It's your way.